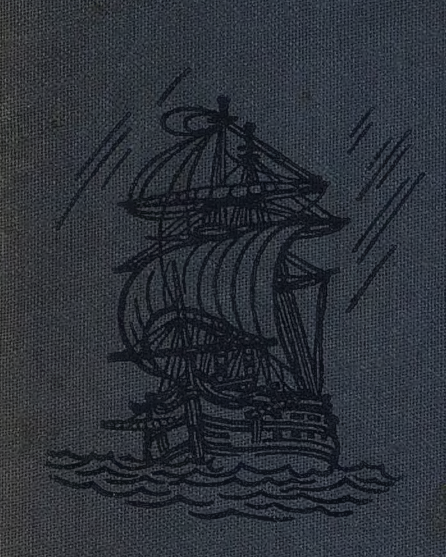
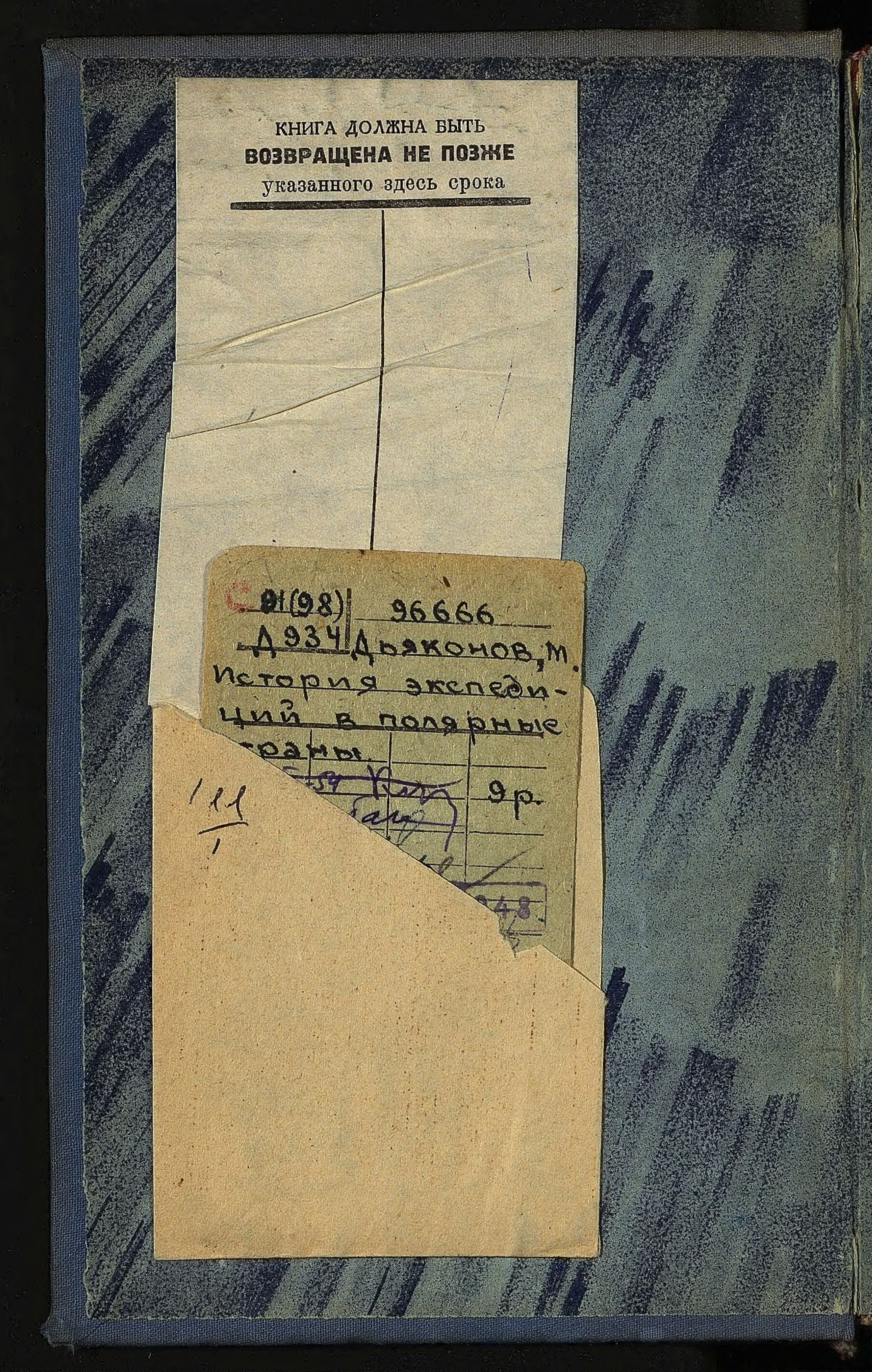
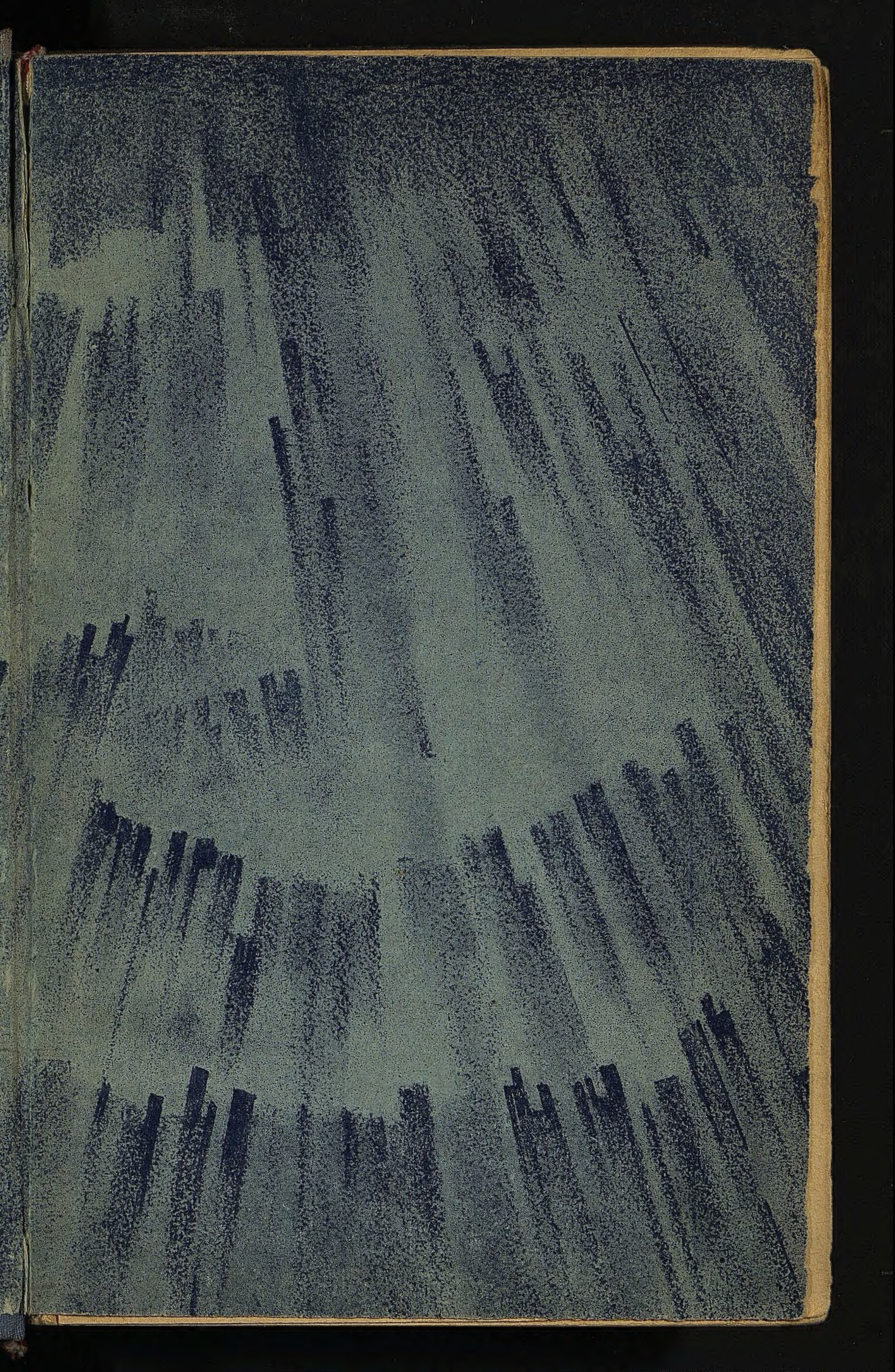
ДЬЯКОНОВ

ИСТОРИЯ ЭКСПЕДИЦИЙ В ПОЛЯРНЫЕ СТРАНЫ



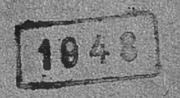


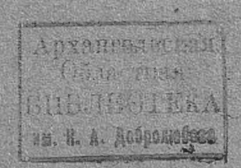

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока
91(98) 96666
Д934 Дьяконов, М.
История экспедиций в полярные страны.
9 р.



М. А. ДЬЯКОНОВ

ИСТОРИЯ ЭКСПЕДИЦИЙ В ПОЛЯРНЫЕ СТРАНЫ







АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОБЛАСТНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
АРХАНГЕЛЬСК
1938

Посвящается
советским полярным исследователям:
ученым, морякам, зимовщикам, летчикам

М. А. ДЬЯКОНОВ

История экспедиций в полярные страны

Архоблгиз — 1938 — Архангельск

Книга М. А. Дьяконова представляет собой подробное описание полярных путешествий со времени плаваний норвежских викингов и первых русских мореходов до наших дней.

В первой части, наряду с дореволюционным периодом, автор последовательно излагает историю экспедиций в Арктику после Октябрьской социалистической революции — экспедиций, организованных Советским правительством по хорошо разработанным и продуманным планам, с использованием всех достижений науки и передовой советской техники в целях изучения и освоения Северного морского пути и природных богатств Арктики. Эта часть книги кончается главой об отважном и славном полете советской экспедиции на Северный полюс.

Во второй части книги описаны путешествия в Антарктику.

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Автор этой книги изложил богатейший материал по истории исследования полярных стран, и читатель по достоинству оценит его труд.

В первой части книги не нашли полного описания героическая зимовка папанинцев и перелет героев-летчиков по проложенной ими воздушной трассе Москва — Северный полюс — США, так как книга М. А. Дьяконова была сдана в производство в начале июня 1937 года.

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

к книге „История экспедиций в полярные страны"

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать	По чьей вине
18	8 снизу	чо	что	типогр.
40	17 сверху	и Японию	в Японию	типогр.
124	20 снизу	лавным	главным	типогр.

Посвящается
советским полярным исследователям:
ученым, морякам, зимовщикам, летчикам

М. А. ДЬЯКОНОВ

История экспедиций в полярные страны

Архоблгиз — 1938 — Архангельск

Книга М. А. Дьяконова представляет собой подробное описание полярных путешествий со времени плаваний норвежских викингов и первых русских мореходов до наших дней.

В первой части, наряду с дореволюционным периодом, автор последовательно излагает историю экспедиций в Арктику после Октябрьской социалистической революции — экспедиций, органи-

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Автор этой книги изложил богатейший материал по истории исследования полярных стран, и читатель по достоинству оценит его труд.

В первой части книги не нашли полного описания героическая зимовка папанинцев и перелет героев-летчиков по проложенной ими воздушной трассе Москва — Северный полюс — США, так как книга М. А. Дьяконова была сдана в производство в начале июня 1937 года.

Учтя это, читатель не посетует на автора и издательство за неполноту этой части книги.

ПРЕДИСЛОВИЕ

За последние годы в нашем Союзе вышло в свет много как оригинальных, так и переводных книг по разным отдельным вопросам или объектам истории полярного исследования. Но до сих пор еще не появлялось ни одного труда, который охватывал бы весь многовековой период исследовательской работы в полярных странах и давал бы описание всех без исключения главнейших экспедиций не только в Арктику, но и в Антарктику. Между тем потребность в такой книге, тем более популярно написанной, несомненно существует, ибо более или менее полная „История экспедиций в полярные страны“ должна интересовать прежде всего наших многочисленных работников Арктики, а затем и широкие круги советских читателей, которые, начиная с 1928 года, с живейшим вниманием следят за блестящими успехами советских полярных экспедиций в самых различных областях нашего арктического сектора.

Повышение в нашем Союзе интереса как к полярным исследованиям, так и к вопросам, связанным с этими исследованиями, вполне естественно — не только потому, что в работу по освоению Советской Арктики втянуты ныне десятки тысяч советских людей — моряков, ученых, зимовщиков, летчиков, хозяйственников, но и потому, что советскими исследователями вписаны замечательнейшие страницы в историю всего человечества. Только за последние десять лет произошли такие события, как поход „Красина“ на спасение итальянцев — участников полярных полетов „Италии“; исследование Северной Земли; сквозное плавание „Сибирякова“ в одну навигацию северо-восточным морским путем; эпопея „Челюскина“; сквозное плавание „Литке“ с востока на запад — из Владивостока в Мурманск; высокоширотная экспедиция „Садко“; полет Чкалова, Байдукова и Белякова „Сталинским маршрутом“; перелет Водопьянова и Махоткина Москва — Земля Франца-Иосифа; достижение советскими исследователями северного полюса по воздуху 21 мая 1937 года и перелеты Москва — США Чкалова, Байдукова и Белякова и Громова, Данилина и Юмашева и, как венец всего, дрейф советской полярной станции „Северный полюс“, отважные зимовщики которой — тт. Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов — совершили подвиг, равный подвигам величайших исследователей, оставивших след в мировой истории.

История советского исследования Арктики занимает — во времени — очень короткий период, всего лишь несколько лет. Но по значению, объему и размаху советских экспедиций эти не-

сколько лет стоят многих веков. В самом деле! В нашем секторе Арктики принято относить начало полярных экспедиций нового времени к 1553 году, когда в плавание на север вышли три английских корабля Виллоуби. С тех пор прошло 385 лет, т. е. почти четыре века, из которых на долю советского исследования приходится всего 17 лет — меньше одной двадцатой! Однако, если составить график того, что сделано за эти 385 лет в области исследования Арктики, главным образом в том ее секторе, который ныне является советским, то окажется, что советскими полярными исследователями, стремящимися к скорейшему изучению и освоению Арктики, за самый короткий срок уже разрешен ряд крупнейших задач мирового значения, над которыми тщетно трудились многие, и которые были не под силу ни одной из стран буржуазного мира, ни одному из самых блестящих его представителей на поприще полярных исследований.

Действительно, какие задачи ставили перед собою полярные путешественники XIX и первых пятнадцати лет XX столетий в области советского сектора Арктики?

Во-первых, сквозное плавание северо-восточным морским путем (поиски этого пути начались еще в XVI веке), по возможности в одну летнюю навигацию. Этот путь был трижды пройден без зимовки советскими научно-исследовательскими экспедициями и много раз — советскими грузовыми пароходами, уже в порядке нормальной коммерческой эксплоатации.

Во-вторых, исследование ранее неизвестных и даже долгое время вообще недоступных районов. Вспомним, что в западной части советского сектора Арктики еще 65—70 лет тому назад существовало огромное „белое пятно", и более или менее обследованные области ограничивались всего лишь западными берегами Новой Земли. Архипелаг Земли Франца-Иосифа еще не был открыт, Северная Земля — тоже, Карское море было загадкой на всем его пространстве. В настоящее время области Баренцова и Карского морей можно считать в достаточной мере исследованными и изученными, как и острова Земли Франца-Иосифа и Северной Земли.

В-третьих, достижение северного полюса. За сто три года человечеству удалось продвинуться на восемь с половиной градусов (510 миль или 945 км) и пройти от 81° 30′ с. ш. (рекорд Скорсби в 1806 году) до 90°, т. е. до полюса (Р. Пири в 1909 году). Но никаких длительных научно-исследовательских работ, никаких длительных, систематических наблюдений ни на самом северном полюсе, ни в ближайшей к нему области не производилось. Советские исследователи не только достигли полюса, но и оставались в этом районе продолжительное время, собрав ценнейшие научные материалы.

В-четвертых, производство научных наблюдений на постоянных полярных станциях. Эта задача разрешена советским полярным исследованием с исключительными плановостью и полнотой. Дуга в 160 градусов по долготе, охватывающая 44 процента поверхности по всей арктической области, определяет границы советского полярного сектора, где работает в настоящее время свыше 70 постоянных радиометеорологических станций. Если взглянуть на карту Арктики, то мы увидим, что только в нашем

секторе сеть полярных станций так густа и так далеко продвинута на север. Ни в одном из остальных секторов Арктики — североамериканском, канадском, датском, норвежском нет — соответственно — такой густой или так далеко продвинутой на север сети станций.

Таковы главнейшие задачи мирового полярного исследования и таковы достижения наших исследователей в советском арктическом секторе при решении этих задач, не исчерпывающих для нашего Союза всего комплекса работ по скорейшему полному освоению Советской Арктики, в целях приобщения ее областей к хозяйственной жизни Страны Советов.

И эти достижения объясняются не только улучшением техники современного мирового полярного исследования, внедрением в нее новых совершенных средств, способов и методов, повышением качества снаряжения и снабжения. Ведь все это такие явления, которые наблюдаются повсюду и везде, и коренной перелом в этом отношении коснулся не одного лишь советского сектора Арктики.

Однако ни США, ни Канада, достаточно богатые и технически мощные страны, не говоря уж о менее сильных Дании, Норвегии, за последние годы не предпринимали, да и не могли предпринять, ни одной сколько-нибудь крупной полярной экспедиции мирового значения. Правда, ряд виднейших иностранных полярных исследователей самого последнего времени (Стефанссон, Мак-Миллан, Расмуссен, Уилкинс, Бэрд, Элсворт, Рисер-Ларсен и др.) провели очень большую и важную работу в различных секторах Арктики и Антарктики, но их экспедиции были делом частным, они проводились почти без участия соответствующих государств и финансировались обычно крупнейшими газетными объединениями (например, Хэрста). Нередко исследователь, при снаряжении экспедиции вынужденный экономить донельзя, возвращался на родину после удачно проведенной экспедиции без всяких средств и с места в карьер впрягался в лямку для уплаты своих самых неотложных долгов (Бэрд).

И суда, и самолеты, и отличное снаряжение, и опытные люди — все это, конечно, есть в буржуазном мире и, как будто бы, может быть приобретено за деньги. Но дело в том, что капиталисты не хотят тратить свои деньги „зря“, если никакой немедленной прибыли от экспедиции не предвидится! И потому мы видим, что самый блестящий успех выпадает на долю тех иностранных экспедиций, которые раньше и прежде задач научного порядка занимаются задачами практическими — на службе у пославшего их капитала. В этом отношении нельзя привести более разительного примера, чем норвежское научное исследование Антарктики, ведущееся на средства и в интересах крупнейшего промышленника, архимиллионера Ларса Кристенсена — короля китобойной промышленности.

Итак, и суда, и самолеты, и люди, и снаряжение могут быть найдены в буржуазных государствах. Но у них нет и не может быть, во-первых, — единства, того единства, которое сплачивает в монолитную всепобеждающую силу весь многомиллионный советский народ, когда он отправляет в полярные страны свою экспедицию, приступающую к решению задач, поставлен-

ных перед нею волей партии и правительства. Во-вторых, планововости, при которой исследование и изучение Арктики становится для Страны Советов одной из задач социалистического строительства. В отличие от захватнической политики империалистских государств, наше государство ставит изучение советских полярных областей в теснейшую связь с планами развития всего нашего социалистического хозяйства, нашей социалистической промышленности, прилагая все меры к тому, чтобы поскорее включить далекие северные окраины СССР в общую систему своего строительства. Населяющие их народности стали равноправными членами нашей единой, огромной социалистической семьи.

И то, что для капиталистических стран невозможно, в СССР становится возможным. Советские исследователи — моряки, летчики, зимовщики, ученые — отважно берутся за выполнение любых заданий партии и правительства, часто весьма ответственных и опасных, зная, что в нужный момент к ним обязательно поспешит на помощь вся страна, что во время их смелой, тяжелой и самоотверженной работы за ними будет стоять весь наш могучий Союз, все его многомиллионное население.

Этой уверенности нет, не бывает и не может быть ни у одной из иностранных полярных экспедиций. Мы знаем, что одна партия англо-австралийской экспедиции Моусона едва не погибла в Антарктике, ибо были израсходованы все отпущенные средства, были закрыты все кредиты, и потому организовать спасательную экспедицию было не на что. Капитану экспедиционного судна Дэвису пришлось отплыть в Англию от берегов Новой Зеландии за сбором средств. И это было в Англии (вернее, в ее доминионах), где еще помнят трагическую судьбу антарктической экспедиции капитана Р. Скотта.

У нас всякая полярная экспедиция есть дело всего государства, всего народа, и выполнение взятых на себя обязательств — дело чести не только для участников данной экспедиции, но и для всего советского народа. Этим объясняется необычайная популярность наших экспедиций у трудящихся Советского Союза и необычайный интерес к ним. В каком другом государстве самые широчайшие круги населения следят с таким живейшим вниманием, с таким волнением и заботой за ходом работ своих полярных экспедиций? Где весть об успехе или неудаче, где весть о возвращении домой того или иного полярного корабля, об открытии новой полярной станции, о новом сверхдальнем полете, о работах на такой-то зимовке может разнестись с такой быстротой по всем городам и селам необозримо огромной страны?

Правда, заграничные газеты, особенно когда они материально заинтересованы в успехе экспедиции, умеют „показать товар лицом". Но доходят ли их пышные речи и громкие слова до всей массы населения, проникают ли они в ее толщу?

Многое переменилось в самой технике полярного исследования, в методах его за последние пятьдесят лет. Если Нансен положил начало новой эре, первым применив собачьи упряжки в комбинации с легкими по своей конструкции нартами и с превращением ездовых собак из средства тяги и в средство питания,

то новейшая эра началась с применением в полярных областях аэроплана. И начало этой эре положено еще в 1914 году русским летчиком Нагурским.

Если Амундсен первым рискнул предпринять более или менее длительный полет надо льдами на аппарате тяжелее воздуха, открыв тем самым дорогу завоевателям полярных пустынь с воздуха, то первыми усвоили этот метод и провели его в жизнь советские исследователи, советские летчики, которые научились летать в любой области Арктики, в любое время года, в любое время суток.

И только с этого времени начата новая глава в истории полярных исследований, в мировой истории человечества.

Но, чтобы знать как следует то, что происходит теперь, что стало теперь возможным, нужно хорошо знать и историю минувших веков, историю пройденных этапов развития в области полярного исследования.

Действительно, какие, например, предпосылки обусловили блестящую организацию и блестящее осуществление советской экспедиции на северный полюс в 1937 году и затем дрейфующей станции в области полюса? Можно ли было бы предпринять такую экспедицию в 1928 году, в 1932, в 1935? Нет, до организации ее советское полярное исследование должно было пройти несколько этапов развития,—нужно было провести в советском секторе Арктики большую и углубленную предварительную работу по самой широкой программе.

Во-первых, создать сеть постоянных станций от западной до восточной границы советского арктического сектора. От царской России таких станций было унаследовано всего четыре.

Во-вторых, освоить северо-восточный морской путь, тот самый „кратчайший морской путь в Индию, в Китай, в Японию", на поиски которого человечество потратило свыше трехсот лет.

В третьих, создать значительные людские кадры—обучить и направить на работу в Арктику достаточное число смелых, решительных, знающих людей, беззаветно преданных своему делу, готовых в любой момент приступить к решению ответственнейших задач, указываемых партией и правительством во исполнение планов, которые нередко выдвигаются по инициативе самого товарища Сталина.

В-четвертых, развить советскую арктическую авиацию, которая со времен первых недалеких полетов в Карском и Белом морях (в 1924 году) достигла за двенадцать лет ослепительных высот лётной техники. Это те герои Советского Союза, бесстрашные сыны нашей социалистической родины, имена которых известны всему миру. Это Чухновский, это Бабушкин, Алексеев, Головин, Водопьянов, Молоков, Леваневский, Слепнев, Каманин, Ляпидевский, Доронин, Галышев, Мазурук, Махоткин, Фарих, Черевичный, Власов, это десятки, это сотни других, которые готовы выступить вперед по зову партии и правительства в любую минуту для выполнения любого поручения, в любое время—как для мирной, научно-исследовательской работы, так и для защиты своей страны!

В-пятых, надлежащее использование самого могущественного в мире ледокольного флота.

В-шестых, значительно продвинувшаяся вперед работа по всестороннему изучению морей Советской Арктики.

Развитие техники полярных экспедиций и умелое использование всех представляющихся ныне возможностей идут у нас вперед стремительными темпами. Любая из советских полярных экспедиций последнего десятилетия останется заметной вехой на многие десятки лет, любую из них можно с полным правом назвать совершенно исключительной и достойной занять место в числе самых знаменитых путешествий и географических открытий в мировой истории.

Все это вместе взятое привело к повышенному интересу у нас в Союзе к полярной литературе, к вопросам полярного исследования, к вполне понятному стремлению советских читателей ознакомиться подробнее с историей путешествий в полярные страны.

Вот почему мы поставили себе целью изложить на страницах нашей книги историю всех главнейших полярных экспедиций от древнейших времен до замечательных советских воздушных экспедиций минувшего года. Вместе с тем мы сочли нужным включить в свою работу и изложение истории антарктических исследований по следующим соображениям: во-первых, одной из крупнейших экспедиций в Антарктику и, пожалуй, одной из первых научно-исследовательских экспедиций туда, было плавание русских кораблей „Восток“ и „Мирный“ адмирала Ф. Ф. Беллингсгаузена (в 1819—1821 гг.). Во-вторых, многие исследователи, работавшие в Арктике, занимались также и изучением Антарктики (Росс, Амундсен, Бэрд, Уилкинс, Элсворт, Шарко, Де-Герлах и др.) И, наконец, в-третьих, бóльшая часть причин, вызывавших к жизни арктические путешествия, остается в силе и для антарктических экспедиций, не говоря о том, что действие причин характера экономического нигде не проявляется с такой яркостью и в таком чистом виде, как в Антарктике.

Есть и еще одно соображение, заставившее автора включить в свою книгу историю исследования Антарктики. Не исключена возможность, что когда-нибудь для советского научного исследования полярных стран понадобится путешествие в Антарктику. Поэтому советскому читателю полезно ознакомиться уже теперь с тем, что делалось и делается в южных полярных областях.

Свой труд, к сожалению, в некоторых частях слишком конспективный из-за недостатка места, автор посвятил советским полярным исследователям — морякам, зимовщикам, летчикам, ученым — в знак своего глубочайшего уважения к их героической и труднейшей работе и преклонения перед их мужеством и бесстрашием! Может быть, в книге, представляемой ныне вниманию советских читателей, есть много недостатков и промахов. Но автор работал над нею с любовью, стараясь принести и свою долю пользы в общем огромном деле, на процветание своей великой родины.

В части, посвященной арктическим экспедициям, отражены все события, имевшие место до 1 июня 1937 года.

В части, посвященной Антарктике, описаны все главнейшие экспедиции до 1 января 1937 года.

М. А. Дьяконов.

Ленинград, 25 февраля 1938 г.

ИССЛЕДОВАНИЕ АРКТИКИ

РАННЯЯ ИСТОРИЯ ПОЛЯРНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Северные берега Старого и Нового Света омываются холодными водами океана, до сих пор еще не изученного человечеством полностью и поэтому еще таящего в себе множество загадок. На многие и многие месяцы значительная его часть сковывается непостоянными льдами, которые то тянутся на сотни километров сплошными полями, то кочуют с места на место, носясь по морским волнам по прихоти ветров и течений. Океан этот называется Ледовитым, а вся омываемая им область — Полярной или Арктической. Последнее слово происходит от греческого „арктос“, что значит — созвездие Медведицы. Поэтому Арктической именуется иначе область, лежащая к северу от северного полярного круга, т.-е. область северного неба с Полярной звездой в созвездии Малой Медведицы в той точке, около которой проходит ось мира. Область же, лежащая к югу от южного полярного круга, называется Антарктической, т.-е. противоарктической. Но так как за северным полярным кругом лежат и такие области, где круглый год совершается навигация, произрастают леса, и травы буйно покрывают обширные пастбища, т.-е. где нет собственно полярного климата, то обычно называют арктическими странами только те страны, где средняя температура июля не превышает +10° Ц.

В дальнейшем изложении мы прежде всего будем говорить о тех экспедициях, которые направлялись в северные полярные области, тем более интересные для нас, что в полярный сектор СССР входит огромнейшая часть этих областей, и, вследствие этого, как ранние русские, так и нынешние наши экспедиции работали здесь. В Антарктике же была лишь одна русская экспедиция Ф. Ф. Беллингсгаузена.

Можно предполагать, что далекие северные области были населены уже с незапамятных времен. Вероятно, кочевые народы уходили летом к северу, уводя свои стада от неисчислимых полчищ мошкары и гнуса, и постепенно подвигались все дальше и дальше в царство светлых ночей. Кроме того, южную границу обитаемых земель составляли дремучие, непроходимые леса, и потому кочевникам под натиском какого-то сильного противника поневоле приходилось переселяться в северном направлении, тем более, что арктические области изобиловали местами охоты. Никаких точных сведений об этом времени у нас не имеется. Но, судя по всему, древнему миру было известно существование неведомых диких стран, расположенных на далеком

севере и населенных, по мнению той эпохи, человекоподобными племенами, непохожими на жителей более культурной древности. Об этих странах, орошаемых большими реками, впадающими в холодный Северный океан, и об их населении передавались самые невероятные, самые фантастические рассказы, хотя уже и тогда находились люди, относившиеся к этому если не скептически, то во всяком случае сдержанно.

Первым дошедшим до нас письменным сообщением о северных странах древности является описание Геродотом Скифии и населяющих ее народов. Геродот, великий греческий историк, жил в V веке до нашей эры и оставил после себя девять книг „Истории". Описание Скифии особенно интересно для нас тем, что под этим именем понималась область, лежавшая между Днепром и Доном, т.-е. нынешняя Украина и центральные области РСФСР.

„Вся осмотренная нами страна, — пишет Геродот, — отличается столь суровым климатом, что в течение восьми месяцев здесь стоит нестерпимый холод, а пролитая в это время на землю вода не дает грязи, разве разведешь огонь. Замерзает море... так что... скифы толпами переходят по льду, переезжают по нему в повозках на другой берег. Таким образом, в течение восьми месяцев там непрерывная зима, и в остальные четыре месяца стоят холода".

„Что касается перьев, которыми, по словам скифов, наполнен воздух, и благодаря которым нельзя ни видеть дальше по материку, ни пройти, то вот мое мнение о них: выше занимающей нас страны идет постоянно снег, летом, впрочем, как и следовало ожидать, меньше, нежели зимой. Всякий, видевший вблизи, как идет сильный снег, понимает меня, потому что снег похож на перья. Такая-то зима и делает необитаемыми северные части этого материка... Сведения эти касаются отдаленнейших местностей".

Вспомним, что у древних греков север был во Фракии, не дальше Дуная, так как оттуда на них дул северный ветер—Борей. Узнав о существовании народов, живущих на том берегу Дуная, греки стали называть их гиперборейцами, т.-е. живущими за Бореем. Но каждое новое открытие все дальше и дальше отодвигало к северу границу народов, живущих „до Борея", и порождало новых „гиперборейцев".

Такие смутные понятия о северных областях существовали в течение многих веков, хотя уже за тысячу лет до нашей эры финикияне, искуснейшие мореплаватели древности, проникали не только до Британских островов, но как будто и дальше, до самой Скандинавии. Во всяком случае известно, что финикиянин Химилько, около 500 года до нашей эры, был послан для исследования западных берегов Европы и открыл Британские острова. К этому же приблизительно времени относится древнейший памятник географической литературы, так называемый „Перипл", составленный в 550 году до н. э. на финикийском языке и содержавший подробное описание европейских берегов от Испании до Бретани и Оловянных островов, т.-е. до нынешней Великобритании. Стало быть, финикияне не раз совершали это длительное и опасное плавание.

Но первая в истории человечества „полярная экспедиция“ была совершена греком Пифеем, отправившимся из Массилии, теперешнего Марселя, в марте 325 года до нашей эры. Это путешествие признается бесспорным, хотя до нас не дошло ни собственных описаний Пифея, ни более или менее точных и связных рассказов его современников. Пифей был не только замечательным путешественником, но и выдающимся ученым-географом и астрономом своего времени. Он впервые использовал астрономические сведения в прикладной географии, доказал влияние луны на морские приливы и отливы и заметил, что Полярная звезда не вполне точно занимает то место, через которое проходит земная ось. Пифею было известно, что высота полюса над горизонтом и географическая широта места являются понятиями тождественными, и он, при помощи гномона — перпендикулярно установленного шеста, отбрасывающего тень,— определил с изумительной для той эпохи точностью положение Массилии на земном шаре.

Для проверки своих астрономических вычислений Пифей предпринял путешествие, целью которого было исследование холодного пояса и отыскание полюса. В то время ученые уже считали, что земля представляет собою шар, и полагали, что она разделяется на три пояса: холодный, умеренный — единственно обитаемый — и жаркий.

Пройдя через Гибралтарский пролив, Пифей направился к северу и, следуя вдоль берегов, дошел до западной оконечности Бретани, откуда поплыл к Британским островам. Эти острова он обошел с запада до Оркнейских островов, затем поднялся еще севернее и доходил, по всей вероятности, до Шетландских островов. Во всяком случае, он побывал на такой высоте, где летняя ночь длилась всего около двух часов. Во время своего плавания Пифей слышал о каком-то далеком острове Туле и собирал о нем сведения. Возможно, что под Туле надо понимать нынешнюю Исландию. От местных жителей Пифей слыхал, что за Туле море делается „густым и плотным“, дальше же вообще ничего нет: ни земли, ни воды, ни воздуха, а смесь всех этих трех элементов, через которую совершенно нельзя пройти. Вероятно, наивные туземцы именовали так густые туманы, образующиеся во время штиля при приближении северных льдов к теплому течению Гольфстриму.

Узнав, что дальше на восток лежит бедная пустынная страна (повидимому, нынешняя Норвегия), Пифей повернул назад. Он побывал на дальнем севере в таких высоких широтах, где до него не было ни одного путешественника, и обошел кругом Британские острова. В Массилию он вернулся через год после своего отплытия оттуда.

ПЛАВАНИЯ НОРВЕЖСКИХ ВИКИНГОВ

Со времени „первой полярной экспедиции“ Пифея до следующего известного истории плавания прошло свыше тысячи лет. В течение этого огромного промежутка времени, вероятно, не раз совершались новые путешествия в северные области. Но сведения об этом до нас не дошли. Во всяком случае,

норвежские морские разбойники—викинги — совершили ряд смелых плаваний, в результате которых были открыты Гренландия, Исландия и даже Америка, и побывали за это время на многих островах, лежащих к северу от Британии. В VIII веке н. э. было совершено и первое плавание в европейских полярных водах. Норвежец Оттар из Хельгеланда (так называется область севернее нынешнего Троньема) обогнул северную оконечность Европы и побывал в Белом море. Во время своих последующих странствований Оттар посетил английского короля Альфреда Великого, которому и рассказал о своем замечательном плавании. Альфред занес его рассказ в первую главу своего издания книги Павла Орозия „De miseria mundi", дошедшей до нас в рукописях и в старейшем печатном издании 1471 года.

Оттар сообщил королю, что, живя севернее всех норвежцев, он захотел узнать, как далеко на север простирается земля, и обитает ли там кто-нибудь. С этой целью он отправился в плавание, причем земля у него была справа, а море—слева. В то время эта область — Скандинавия — была известна всего на трехдневный переход к северу. Но прошло три дня, а Оттар все плыл по морю, держась прежнего направления, и плыл так еще три дня. Тут берег повернул на восток, и Оттар проследовал дальше вдоль земли. Через четыре дня берег уклонился к югу, но Оттар попрежнему плыл на восток. На пятый день он увидел устье большой реки, но не решился подняться по ней. Повидимому, мореплаватели оказались в устье Северной Двины.

Путешествие Оттара замечательно не только тем, что оно было первым плаванием вдоль северных берегов Европы, но еще и тем, что оно было совершено сознательно — с целью открытия и изучения неизвестных стран. Многие же открытия в западном направлении часто происходили случайно, вследствие того, что какое-нибудь гонимое бурей судно сбивалось с пути и неожиданно для себя попадало к неведомым берегам. Так, например, было и в тот раз, когда норвежец Наддодд, первый скандинав, попавший в Исландию, отправившись на Фарерские острова, был далеко унесен бурею и в 861 году увидел вдали покрытую снегом землю, которую назвал „Сналанд" (Снежной землей). С частью экипажа Наддодд высадился на берег, чтобы пограбить, но оказалось, что страна необитаема. Впрочем, когда-то там бывали ирландцы, уже принявшие христианство, так как позднее на берегах Исландии были найдены кресты.

Смелые викинги плавали не только на Фарерские острова и к берегам Исландии, но и гораздо дальше. На своих крохотных судах они уплывали далеко на запад по бурным волнам северного Атлантического океана, благополучно возвращаясь к родным берегам. В музее города Осло стоят два древних викингских корабля, сохранившихся до нашего времени. Это так называемые гокстадский и усебергский корабли, найденные в конце XIX века в Норвегии при раскопках погребальных холмов. Трудно поверить, глядя на эти хрупкие скорлупки, чтобы на них можно было пускаться в далекие плавания по холодному океану, почти без всяких знаний, необходимых для более или менее точного определения местоположения судна! Гокстад-

ский корабль, найденный в 1880 году, относится к IX столетию, т.-е. к тому времени, когда викинги побывали в Исландии и в Гренландии. Длина этого корабля 20 метров по килю и 24 метра от верхней части носа до кормы. Ширина посредине 5 метров. Судно приводилось в движение шестнадцатью веслами, но было также снабжено мачтой и большим четвероугольным парусом, причем мачту можно было при желании убирать. Когда судно шло под парусом, отверстия в бортах для весел закрывались особыми щитами. Вместимость корабля была довольно значительной, он мог поднимать до 120 человек и кроме того разный груз, главным образом, запас камней для баласта, стрел и веревок. Все же такое судно больше пригодно для плаваний по неглубоким внутренним озерам, чем по океану. Однако викинги смело вверяли свою судьбу этим кораблям! Один из викингов, Гунбьерн, направляясь в 874 году в Исландию, был отнесен далеко к западу, где и открыл группу островов, вероятно находившихся у восточного побережья Гренландии. Вдали за этими островами он видел какую-то землю, которая по всей вероятности могла быть только Гренландией.

Первым, кто высаживался на гренландский берег, был Эрик Рыжий. Он был изгнан из Норвегии за убийство и переселился в Исландию, откуда опять был вынужден удалиться после нового убийства. Это произошло в 985 году. Зная по рассказам своих соотечественников о какой-то далекой земле, лежащей на западе, Эрик решил искать себе там пристанища и пустился в плавание на запад. Он достиг восточного берега Гренландии, окруженного льдами. Пройдя мимо южной оконечности земли, Эрик высадился на юго-западном берегу и обосновался там. По окончании срока своего изгнания он вернулся в Исландию, где рассказал о своем открытии, умышленно назвав найденную им землю „Гренландией", т.-е. „Зеленой страной". Намереваясь увлечь за собой соплеменников, Эрик нарочно описывал Гренландию в самых привлекательных красках, и самое название ее было придумано им для того, чтобы сбить с толку земляков. „Народ скорее туда поедет, если у страны будет хорошее имя",—так рассуждал он. И хитрость Эрика удалась: значительное число кораблей (по некоторым сведениям—около двадцати пяти) последовало за ним в Гренландию. Только четырнадцать из них дошли благополучно до места назначения, остальные же или погибли или вернулись обратно.

В 986 году Бьярни Херьюльфсон, направляясь из Исландии в Гренландию, был снесен бурей с обычного пути. Наконец мореплаватели увидели вдали землю, но она, по их мнению, не была Гренландией. Они подходили к самому берегу, однако местность была не гориста и поросла густым лесом.

Проплыв еще несколько дней в северо-восточном направлении и оставляя в стороне берега разных земель, не похожих по описанию на Гренландию, моряки подошли наконец к земле, которую Бьярни счел Гренландией. Здесь они высадились и обосновались. Позднее, по древним исландским записям, ученые установили, что Бьярни во время своего плавания побывал у берегов Лонг-Айлэнда, Род-Айлэнда, Новой Шотландии (Nova Scotia), Нью-Фаундленда, т.-е. Северной Америки.

Через несколько лет Лейф Эриксон,—сын Эрика Рыжего, купил корабль Бьярни и нанял тридцать пять человек для далекого плавания в неведомые страны. Очевидно, гренландские поселенцы уже не довольствовались занятыми областями и искали новых мест, годных для колонизации. Но сначала Лейф Эриксон посетил Норвегию,—такое продолжительное и опасное плавание, должно быть, считалось тогда делом совершенно обыкновенным! На обратном пути мореплаватели заблудились и попали к берегам какой-то земли, где не было ни травы, ни иной растительности, а только глыбы льда и плоские камни. Весьма вероятно, что это был нынешний Нью-Фаундленд. Затем путешественники направились дальше на юг и миновали берег, покрытый лесом и белым песком. Можно думать, что это была Новая Шотландия. Плавание на юг продолжалось еще в течение двух дней, пока корабль не подошел к какому-то острову, где роса на траве отличалась чрезвычайно сладким вкусом. Повидимому, норвежцы оказались на берегах острова Нантукета, отличающихся и поныне своей медвяной росой.

Пройдя дальше по неглубокой воде, мореплаватели вошли в залив, принятый ими за озеро. Здесь они зазимовали, причем окружающая местность поразила их своим плодородием, а климат—мягкостью. В самый короткий день солнце было над горизонтом от половины восьмого до половины пятого, что дало возможность позднейшим ученым определить широту того места, где зимовал Лейф Эриксон. Эта широта составляет 41° 43′, т.-е. норвежцы были около залива горы Хоуп в Северной Америке.

Во время своего пребывания на западе Лейф Эриксон видел дикорастущий виноград, что и дало ему повод назвать открытую землю страной вина—„Винланд". По возвращении Лейфа Эриксона в Гренландию, брат его Турвалд захотел последовать примеру брата и отправился на его корабле в Винланд, где провел два года. Тогда же начались и первые сношения поселенцев с эскимосами, приведшие потом к гибели гренландских колоний.

Мы остановились на путешествии Лейфа Эриксона, совершенном в 1000 году, не считая возможным умолчать об одном из замечательнейших плаваний древних скандинавских моряков. Нет никакого сомнения, что Лейф Эриксон и его спутники действительно побывали в Северной Америке за 500 лет до открытия ее Колумбом. А ведь нельзя забывать, что плавание это совершалось на беспалубном судне, отчасти при помощи весел, и что норвежцы не знали ни компаса, ни секстанта и не имели никаких географических познаний.

Исландия получила свое нынешнее название от Флоке Вильгерварссона, описавшего эту страну своим соотечественникам в самых непривлекательных красках.[1] Но один из его спутников утверждал, что Исландия—цветущая и плодородная страна с мягким климатом и к тому же совершенно необитаемая. Вероятно, в связи с этим много скандинавов переселилось в Исландию, чему также способствовали политические смуты в Норвегии и постоянные родовые распри. Исландия начала свою

[1] Исландия значит „ледяная земля".

самостоятельную жизнь в качестве независимого государства, но затем в 1264 году превратилась в вассала сперва Норвегии, а через сто лет — Дании. В области полярных исследований Исландия не играла и не играет никакой роли. Гораздо важнее поэтому открытие Гренландии, которая до самых последних дней являлась исходным пунктом для многих полярных экспедиций и продолжает служить объектом исследования со стороны ученых различных стран. Вот почему мы неоднократно будем возвращаться к Гренландии. Пока же отметим здесь только, что эта страна, недолго бывшая самостоятельным государством, быстро превратилась в колонию, а затем была совершенно забыта, и в 1721 году ее пришлось „открывать вновь“.

СВЕДЕНИЯ О ПЕРВЫХ РУССКИХ МОРЕХОДАХ

Упоминая о путешествии Оттара, мы говорили, что он был, по всей вероятности, в устье Северной Двины. „Один берег сей реки,— рассказывал Оттар, — был населен; но до нее вся виденная земля была пустая, не имевшая жителей, кроме рыбаков и звероловов из финнов (биармов), временно оную посещавших“. Некоторые полагают, что под биармами следует разуметь славянские племена, хотя Оттар считал, что биармы и финны говорят на одном языке. Но это могло объясняться обычной переимчивостью славянских народов, охотно переходящих на язык того племени, с которым им приходится общаться и жить. Во всяком случае трудно предположить, чтобы славянские племена не заходили на далекий север и не пускались в плавание по Белому морю и Северному Ледовитому океану. Название самого большого из наших северных островов — Новая Земля — невольно наводит на эту мысль. Это название не было изменено и иностранными мореплавателями, очень охотно наделявшими именами и названиями, заимствованными из своего родного языка, разные местности, открываемые ими „впервые“, хотя бы они и назывались у туземцев иначе. Между тем никто из них не посягнул на переименование Новой Земли. Мало того: на Новой Земле они находили следы древних русских становищ, а также кресты; кроме того, русские мореходы, как мы увидим ниже, не раз приходили иностранцам на помощь. Так было с Ченслером и Виллоуби, с Баренцом и Борро. Все это доказывает, что на берегах Северного Ледовитого моря русские чувствовали себя как дома и, повидимому, плавали здесь уже в течение многих столетий.

В Несторовой летописи рассказывается, что жители области, лежавшей между реками Печорой и Двиной и носившей наименование Заволоцкой Чуди, еще в IX веке платили дань Новгороду. Постепенно новгородские славяне проникали в эту область, принося с собой свой язык, веру, нравы, обычаи, что привело к полному исчезновенею всяких следов прежних жителей. Некоторая память о них осталась в названиях разных рек, урочищ и т. п. Но установить точно время и постепенный ход этого переселения новгородцев не представляется возможным. Мы только предполагаем, что Оттар мог бы найти среди биармов славян, если бы завязал с ними более близкие отношения.

Один из чрезвычайно видных исследователей Новой Земли (Ф. П. Литке) считает, что переселение новгородцев в Заволоцкую Чудь началось со времени „призвания варяжских князей", когда „мятежные по характеру и по привычке новгородцы хотели иметь протекторов, а не властелинов", и потому уходили от пришлой власти на север. Но для нас факт „призвания варягов" не только не является исторически доказанным, а скорее относится к категории вымыслов и извращает действительность. Поэтому мы не можем связать начало переселения новгородцев с моментом „призвания варягов", хотя склонны видеть в появлении иноземных торговцев и в военных интервенциях того времени первопричину тех раздоров и распрей, которые привели к обострению торговой конкуренции и к постепенному вытеснению на север известных слоев новгородского населения, не пожелавших или не сумевших повести борьбу с „заморскими гостями" или не примкнувших к ним в целях самоохранения. Варяги, т.-е. те же норманнские викинги, которые рыскали по северным морям и океанам и еще в VII столетии прочно осели в Англии, конечно, явились в Новгород с такими же целями, в поисках легкой наживы, и повели ожесточенную борьбу с местным населением.

Заволоцкая Чудь, изобиловавшая пушным товаром, манила к себе предприимчивых искателей счастья, и часть пришельцев обосновывалась там, подчинив себе местные племена, а часть постепенно распространялась дальше к северу, пока не дошла до моря. Сношения с норманнами, вероятно, содействовали обучению пришлых новгородцев мореходному искусству, а леса давали им нужный материал для постройки судов. Иноземцы и после путешествия Отара посещали берега Белого моря. Так, например, летопись сообщает, что „в лето 6927 (1419) пришедше Мурманы с моря в бусах и шняках, и повоеваша в Варзуи погост Корельской, и в земли Заволоческой погост, в Неноксе, и Корельской монастырь Святого Николы". В свою очередь и русские, вероятно, не оставались в долгу перед норманнами!

В начале XII века в устье Двины существовал уже монастырь Архангела Михаила, так что русские, наверное, еще до этого времени селились на берегах Белого моря и предпринимали более или менее далекие плавания. Поэтому некоторые исследователи предполагают, что наши древние мореходы уже в XI веке плавали на Новую Землю. Однако это догадки, так как никаких достоверных сведений у нас не имеется.

Существует также в летописях упоминание и о походе новгородцев при великом князе Ярославе за „Железные Врата" (в 1032 году). Некоторые авторы склонны видеть в этом названии пролив между Новой Землей и островом Вайгачом, т.-е. Карские Ворота. Но никаких доказательств правильности и этого предположения в нашем распоряжении не имеется. Нет в летописях и никаких указаний, подтверждающих или объясняющих старинное предание о добывании новгородцами серебра на Новой Земле. Это предание, вероятно, основывается на названии одного из новоземельских урочищ — губы Серебрянки. Открытие на Новой Земле серебряной руды едва ли прошло бы бесследно, даже если бы ее розыски или разработка производились сек-

ретно. Кроме того, об этом остались бы какие-нибудь сведения в отчетах иностранных мореплавателей, побывавших позднее на Новой Земле. Между тем до нас не дошло никакого письменного памятника об этом. Амстердамский бургомистр Витсен, написавший обширное сочинение о северо-восточной Европе и Азии в 1692 году и описывавший природные богатства России, сообщает следующее о новоземельских рудах: „Некоторый русский господин, желая загладить учиненное им прежде преступление, донес несколько времени тому назад Московскому Двору, что на Новой Земле находятся серебряные руды. Его послали туда, но он возвратился без всякого успеха; будучи отправлен вторично, со множеством работников, не возвращался он оттуда, но совсем погиб". И еще: „Говорят, что на Новой Земле есть металл, имеющий все внешние признаки серебра, но цвета несколько темнейшего; некто уверял меня, что видел сделанные из него кубки, по которым если ударить, то они разлетаются на мелкие части". „Горы острова Вайгача блестят от множества маркезита, который по наружности кажется содержащим золото и серебро, но в самой вещи не имеет никакой цены; у меня есть образчики оного".

Если у нас не имеется ни одного прямого указания русских источников на то, что Новая Земля была открыта нашими мореходами еще в Средние века, то, с другой стороны, мы можем найти кое-какие сведения об этом в отчетах иностранных писателей. Так, например, итальянец Мавро Урбино, живший в начале XVII столетия, говорит следующее:

„Россияне, плавающие по Северному морю, открыли около 107 лет назад остров, дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный (по донесению Филиппа Каллимаха папе Иннокентию VIII) вечной стуже и морозу. Они назвали остров сей Филоподиа, он превосходит величиною остров Крит и показывается на картах под именем „Новая Земля".

Мало вероятно, чтобы Новая Земля была населена кем бы то ни было и чтобы этому острову было дано, неизвестно почему, греческое название! Но во всяком случае несомненно, что открытие Новой Земли можно приписать русским. Мы увидим потом, что западноевропейские мореплаватели, проникавшие в XVI столетии в Белое море или достигавшие новоземельских берегов, встречались там с русскими мореходами, которые не уступали им в искусстве кораблевождения и не раз оказывали иностранцам помощь. Такие знания и опыт, очевидно, приобретались долголетними плаваниями и передавались из рода в род.

Есть некоторые свидетельства и о том, что русские мореходы древности бывали и на Шпицбергене — Груманте, как его называли в старину. Там тоже находили старинные русские кресты. Все же, к сожалению, мы не в состоянии установить, к какому времени относятся первые плавания русских по водам Северного Ледовитого океана.

ПОЛЯРНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ В СРЕДНИЕ ВЕКА

Прежде чем перейти к описанию знаменитых путешествий англичан и голландцев в XVI веке в поисках северо-восточного

пути в Индию и Китай, путешествий, приведших к установлению прочной связи России с Западной Европой и вместе с тем оставивших о себе память в виде совершенно точных достоверных сообщений, мы скажем несколько слов о полярных путешествиях в Средние века. Нужно заметить, что со времени открытия скандинавскими мореплавателями Исландии и Гренландии наступает значительный перерыв, во время которого утрачивается более или менее реальное представление о северных областях и начинают распространяться самые нелепые фантастические сведения. При этом под крайним севером понимаются не только области за полярным кругом, но и острова к северу от Англии, весь Скандинавский полуостров, Финляндия и обширная часть России. Приведем один из характернейших примеров того, что рассказывалось тогда о севере.

Ученый географ и летописец Адам Бременский, живший в XI веке, посвящает IV том своей „Истории архиепископства Гамбург-Бременского" описанию северных стран, уснащая его прикрасами, которых нет и в сообщениях мореплавателей древности, например, Пифея. Так, Адам Бременский пишет, что севернее Норвегии „находится лишь внушающее ужас пустынное море, омывающее всю землю, и столь соленое, что суда только в бурю могут передвигаться по воде". Лед от давности становится черным и хрупким, так что может гореть. Гренландия называется так потому, что у туземцев кожа темнозеленого цвета, и т. д. Правда, Адам Бременский сообщает и много довольно достоверных сведений о жителях разных стран, хотя тут же передает совершенно фантастические рассказы о людях с собачьими головами, о страшных людоедах, о драконах, которым приносят в жертву людей, о водоворотах, вызывающих приливы и отливы, и т. п.

Другие средневековые авторы помещают Гренландию в различных местах земного шара и относят к ней самые фантастические страны. Рассказывают о вечной зиме на Новой Земле и о вечном лете на южном полюсе, где водятся „попугаи, буревестники, морские утки и моржи с орлиным клювом и рогами на голове". Саксон Грамматик, написавший через сто лет после Адама Бременского „Историю Дании", сообщает о каком-то удивительном плавании в страну мертвых. Предания повествуют о том, что древние скандинавы укладывали своих покойников в лодки и суда и пускали их на волю ветров и волн, надеясь, что мертвецы прибудут таким образом в неведомую страну. Еще в XIII веке в Германии считали Британию островом мертвых.

Многие из таких россказней объясняются тем, что в этот период крестовые походы отвлекали к себе наиболее предприимчивую и смелую часть европейских искателей приключений, и потому плавания в северные воды прекратились; в связи с этим естественно началось искажение действительности при устной передаче разных сведений от поколения к поколению. У европейских народов появились другие интересы и цели, и потому открытия норвежцев никого не привлекали.

Как бы то ни было, все прежние довольно здравые понятия о полярных областях в Средние века постепенно заменились самыми туманными представлениями, хотя все же иногда предпри-

нимались некоторые попытки к восстановлению истины. Правда, до нас дошли о них очень неполные сведения. Во всяком случае известно, что в 1040 году несколько фризских дворян отправились из Бремена на север для проверки ходивших тогда всяких слухов и россказней. Об этом плавании тоже повествуется в сочинении Адама Бременского. Дойдя до Оркнейских островов, мореплаватели оставили их слева и поплыли дальше к северу, имея справа Норвегию. После продолжительного плавания они достигли берегов Исландии, откуда прошли еще дальше к северу, оставив позади все острова. Тут они попали в густой туман, и „безотчетное течение моря увлекло их с необычайной силой в бездонную пучину. Здесь находилась та неизмеримая глубина, которая поглощает все морские течения и потом их вновь извергает, что принято называть приливом и отливом". Одно из судов экспедиции погибло. Остальные, возвращаясь домой, увидели какой-то незнакомый берег. Весьма вероятно, что это были Фарерские или Шетландские острова. Мореплаватели вышли на берег и увидели людей, живших в горных пещерах, у входа в которые лежали „бесчисленные сосуды из золота и других металлов". Сообщение это отвечает действительности, так как население островов, к берегам которых приплыли немцы, с давних пор занималось морским разбоем. Фризы тоже поживились тут, чем смогли, и „весело стали возвращаться к своим судам". Но тут их догнали жители острова — „циклопы", как их называет летописец, — и разорвали одного из чужеземцев. Остальные едва успели спастись на кораблях и отплыли, „преследуемые криками гигантов". Это плавание фризов было названо впоследствии „первой германской полярной экспедицией".

В том же XI столетии норвежский король Харалд Суровый предпринимал экспедицию „по ту сторону Туле" (Исландии), но едва не погиб. Путешествие его сходно с плаванием фризов и, вероятно, преследовало те же цели, т. е. отыскание пределов Северного моря и исследование новых стран. Сто лет спустя — около 1170 года — несколько арабских моряков вышли в плавание из Лиссабона, пытаясь „достичь крайних пределов моря Мрака". Но провели в море всего лишь 35 дней и повернули на юго-запад.

В конце XIV столетия двое венецианцев, братья Никколо и Антонио Зено, предпринимают свои далекие плавания на север. Сперва Никколо отправился в путешествие к берегам Англии и Фландрии, откуда попал на остров Фрисланд, около Шотландии, где и обосновался. Потом он выписал сюда своего брата Антонио, который не раз посещал Исландию и Гренландию. Никколо составил карту, отправленную в 1405 году в Венецию, где она около ста лет пролежала в полном небрежении в доме семейства Зено. Один из потомков мореплавателей, тоже Никколо, в детстве часто играл рукописями и картой, пачкал их и рвал. Достигнув зрелого возраста, он понял значение этих реликвий и спас то, что еще можно было спасти. В 1588 году сочинение Никколо Зено было издано в Венеции со всеми относящимися к нему картами. По мнению некоторых исследователей, братья Зено побывали, вероятно, на берегах и Ледовитого океана и Белого моря, но это мнение не может быть обосно-

вано на каких-либо веских доказательствах. В сочинении Никколо приводится много фантастических сведений и необъяснимых названий, но во всяком случае и Гренландия и Исландия изображены на его карте довольно точно. Это дает основание предполагать, что Зено сам посетил эти острова или получил о них сведения из первых рук. Может быть, он перерисовал карты, составленные кем-то другим до него. В острове Фрисланде ученые критики и исследователи опознали группу Фарерских островов.

Последняя попытка средневековых исследователей проникнуть в полярные области была предпринята датским лоцманом Иоханном Скольвусом (или Школьным), который был отправлен в 1476 году в Исландию и Гренландию датским королем Кристианом II. Сведения об этом путешествии очень неопределенны и сомнительны, но, повидимому, Скольвус сделал некоторые открытия к северу от Лабрадора.

ПОИСКИ ВОСТОЧНОГО ПУТИ В ИНДИЮ

Переходим теперь к эпохе решительного перелома в истории географических открытий, которая наступила вслед за открытием Колумбом „Западного пути в Индию" и повела к ряду замечательнейших морских экспедиций в северные воды как Америки, так и Европы. В Европе изменялись экономические отношения, феодальный строй рушился, начиналась эра капитализма. Ни плавание Колумба, ни экспедиция Васко да-Гамы не могли свершиться ранее: тяга за океаны была не случайна. Требовалось наличие определенных экономических предпосылок, чтобы стали возможными далекие плавания испанцев и португальцев. И этими предпосылками были в первую очередь: возвышение городов, укрепление буржуазии, уничтожение цеховых ограничений, развитие товарного оборота.

„Превращению денежного капитала, создавшегося путем ростовщичества и торговли, в промышленный капитал препятствовал феодальный строй в деревне, цеховой строй в городе. Ограничения эти пали, когда были распущены феодальные дружины, когда сельское население было экспроприировано и отчасти изгнано. Новая мануфактура возникла в морских экспортных гаванях или в таких пунктах деревенской части страны, которые находились вне контроля старых городов с их цеховым строем".[1]

Вот почему ко времени знаменитых плаваний Колумба в Европе пробуждается сильнейший интерес к новым исследованиям в поисках новых путей к несметным богатствам Индии.

„Открытие золотых и серебряных приисков в Америке, искоренение, порабощение и погребение заживо туземного населения в рудниках, первые шаги к завоеванию и разграблению Ост-Индии, превращение Африки в заповедное поле охоты на чернокожих,— такова была утренняя заря капиталистической эры производства. Эти идиллические процессы составляют главные моменты первоначального накопления. За ними следует тор-

[1] К. Маркс. Капитал, т. I, глава XXIV, стр. 602—603. Изд. 5-е. Гиз. М. 1930.

говая война европейских наций, ареной для которой служит земной шар".[1]

Поиски новых путей на восток приводят многих и многих мореплавателей в холодные воды океана не только у северного побережья Америки, но и у европейских и азиатских северо-восточных берегов: кратчайший путь в Индию, кратчайший путь в Китай исследователи мечтают отыскать или через северо-западный проход, или через северо-восточный.

Колумб вместо Индии открыл Америку, или, точнее, некоторые из вест-индских островов. Из этого открытия и из последовавших за ним португальских открытий извлекли для себя огромную пользу Испания и Португалия: первая обогащалась на западе, вторая — на востоке. Известия об изумительных путешествиях Колумба вызвали большое оживление и в английских торговых кругах. Никто не сомневался в том, что Колумб открыл западный путь в Индию. Вполне естественно, что Англия решила выступить соревновательницей на этом же поприще. В результате к американским берегам была отправлена английская экспедиция под начальством итальянца Джованни Габота, или, как его потом называли, Джона Кабота. Целью экспедиции был Китай, куда Кабот намеревался пройти северо-западным путем, о котором Кабот Младший позднее говорил, что, „заключая по сферической фигуре земли", надо думать, что этот путь удобнее всякого другого. Кабот видел берега Лабрадора, а во время второго своего плавания высаживался на американском континенте. Сын Кабота — Себастиан — открыл у берегов Нью-Фаундленда большие отмели, изобиловавшие рыбой, о чем и рассказал по своем возвращении в Англию. Этим было положено начало рыбным промыслам, которыми и сейчас занимаются у Нью-Фаундленда тысячи промысловых судов, ловящих там треску. За свои открытия Кабот Старший получил от короля в награду 10 фунтов стерлингов!

Себастиан Кабот, продолжая дело отца, нашел пролив, ведший к большому морю. Судя по карте, это был Гудсонов пролив. Имя Себастиана Кабота интересно для нас еще и потому, что после неудачных попыток на северо-западе по его мысли было решено начать поиски путей в Китай, Японию и к „Пряным островам" через северо-восток, снарядив и отправив вдоль северных берегов Европы и Азии экспедицию в составе трех кораблей.

Возможно, что планы Кабота создались под влиянием сочинения австрийского ученого и дипломата, посла Римской империи Герберштейна, составившего описание Московского государства с картой, на которой было указано истинное положение Белого моря. Сочинение Герберштейна в течение долгого времени оставалось самым достоверным и главнейшим трудом о России и содержало в себе сведения о таких частях Московского государства, о которых были плохо осведомлены и сами русские. Уже при Герберштейне внутренняя торговля велась до реки Оби. А Герберштейну было известно, что в Обь впадает Иртыш, берущий свое начало в одном из „китайских" озер. Стало быть,

[1] Там же, стр. 603.

в Китай можно попасть по воде, если приплыть морем из Европы к устью Оби и потом подняться вверх по этой реке и по Иртышу. Вот и решение географической загадки! Сочинение Герберштейна было издано в Венеции в 1550 году, и Кабот, сам венецианец и, наверное, поддерживавший связь с родиной, быть может, читал книгу Герберштейна или, во всяком случае, слыхал об ее содержании.

В сочинении Герберштейна имеется, между-прочим, и очень интересный рассказ о плавании Григория Истомы и посланника Дэвидса в 1496 году из Белого моря в Троньем. Этот рассказ особенно значителен тем, что он подтверждает предположение о ранних плаваниях норманнов в Белое море и русских от берегов Двины в Скандинавию как с мирными, так и с воинственными целями.

В начале своего рассказа Герберштейн поясняет, что о передаваемых событиях он слышал сам непосредственно от Истомы, который в молодости был в Дании и обучался там латинскому языку. Морской путь в эту эпоху считали, очевидно, более безопасным, чем менее дальний путь через западную границу. Описав путь из Москвы к устью Двины, Герберштейн пишет далее: „Сев в четыре лодки в устье Двины, они держались сначала все правого берега океана, где были видны высокие и островерхие горы; проехав таким образом 16 миль и переплыв морской рукав, они стали держаться левого берега, оставляя направо открытое море, которое так же, как и близлежащие горы, получило название от реки Печоры; здесь они встретили народ, называемый финно-лопарями, которые хотя и живут в низких и бедных избушках у моря и ведут жизнь, подобную жизни диких зверей, но во всяком случае гораздо миролюбивее народа, называемого дикими лопарями. Затем, миновав землю лопарей и проплыв еще 80 миль, они прибыли в землю, называемую Nortpoden и подвластную шведскому королю; эту страну русские называют Каянской землей, а народ — каянами. Поплыв оттуда вдоль очень извилистого берега, выдающегося вправо, они пристали к полуострову, называемому Святым Носом и состоящему из большой скалы, торчащей, подобно носу, над морем. На этом полуострове находится грот или пещера, которая попеременно каждые шесть часов то поглощает воду, то выбрасывает ее с большим шумом в виде водоворотов. Одни называют это место пупом земли, а другие — харибдой. Миновав этот Святой Нос, они достигли горы, которую надо было объехать. Далее прибыли они к другому большому мысу, походившему более на полуостров и называемому Мотка; на оконечности его находилась небольшая крепость Вартгус или, в переводе, „караульня", потому что норвежский король держит там стражу для защиты своих границ. Переводчик сказал, что полуостров этот так велик, что его едва можно объехать в неделю; поэтому путники для ускорения путешествия перенесли свои суда и вещи на плечах около полумили по суше. Отсюда они поплыли далее вдоль земли диких лопарей до места, называемого Дронт, которое лежит на 200 миль севернее Двины; лопари говорили, что Московский князь собирает дань только до этого места".

Мы видим, что описание это соответствует действительности, и в названиях „Вартгус“ и „Дронт“ узнаем нынешние норвежские города Варде и Троньем, хотя последний лежит гораздо дальше от Двины, чем это указывает Герберштейн со слов Истомы, если слова „севернее Двины“ читать „от Двины“.

Здесь будет интересно отметить, что, по словам знаменитого полярного исследователя XIX века А.-Э. Норденшельда, плаванием северо-восточным проходом интересовался еще до Кабота англичанин Роберт Торн, долго живший в Севилье. В 1527 году он убеждал английского короля Генриха VIII заняться открытиями северных стран, так как испанцы и португальцы препятствуют другим государствам пользоваться вновь открытыми южными морскими путями. Торн считал возможным проникнуть на север, потом повернуть к востоку и пройти мимо земли татар, Китая, Малакки, Ост-Индии до мыса Доброй Надежды, т.-е. объехать вокруг света. Можно было также отправиться на запад и, обогнув Нью-Фаундленд, возвратиться через Магелланов пролив. За два года перед тем Павел Иовий, на основании сообщений русского посла при дворе папы Климента VII, утверждал, что Россия окружена океаном, по которому можно доплыть до Китая, оставляя берег с правой руки.

Тот же Норденшельд говорит, что мысль о плавании северо-восточным проходом приходила в голову и шведскому королю Густаву Вазе. Он уговаривал француза Губера Ланге предпринять это морское путешествие и хотел снарядить для этой цели экспедицию из двух кораблей.

Экспедиция, снаряженная по инициативе Кабота „Обществом купцов, искателей открытия стран, земель, островов, государств и владений неизвестных и доселе не посещаемых морским путем“, вышла в плавание 20 мая 1553 года из Гринича, провожаемая королевским советом, придворными и огромной толпой зрителей. В ее состав входили корабли: „Буона Сперанца“[1] в 120 тонн при 38 человеках команды; „Эдуард Буонавентура“[2] в 160 тонн при 54 человеках команды и „Буона Конфиденция“[3] в 90 тонн и с 24 человеками команды. Во главе экспедиции стоял сэр Хьюг Виллоуби, „вследствие его хороших личных качеств, а также выдающейся ловкости в военных делах“; он же командовал и судном „Буона Сперанца“. Другими же кораблями командовали Ричард Ченслер и Дерфорт. Король Эдуард VI дал экспедиции лицензию на „открытие чужих стран“. Кабот снабдил Виллоуби подробнейшей инструкцией, которая требовала правильного ведения судового журнала, точнейшей записи всех событий, а также всего того, что касается как характера, нравов и привычек народов, которые посетит экспедиция, так и производительных сил их стран. По отношению к туземцам рекомендовалось самое приветливое и ласковое обращение, без применения каких-либо жестоких мер. Грамота короля была написана по-латыни, по-гречески и на других языках, причем в ней говорилось, что единственной целью экспедиции являются открытия новых стран и установление торговых связей.

[1] „Благая надежда“.
[2] „Эдуард Благое Предприятие“.
[3] „Благое Упование“.

Участники экспедиции были настолько уверены в том, что им удастся дойти до Индии, что подводная часть судов была обшита тонкими свинцовыми листами для предохранения дерева от червей, точащих его в тропических странах. Поход Виллоуби был большим событием для тогдашней Англии, так как флот ее был в то время крайне мал и ограничивался лишь кратковременными плаваниями в европейских водах. Правда, иногда предпринимались и более длительные промысловые экспедиции к берегам Исландии или Нью-Фаундленда. Но все же, по данным некоторых исследователей, в 1540 году в Лондоне, кроме судов королевского военного флота, было всего лишь четыре коммерческих судна, водоизмещение которых превышало 120 тонн.

Запасы продовольствия были взяты на пятнадцать месяцев. На борту судов плыло несколько купцов, непосредственно заинтересованных в успешном осуществлении планов Кабота. Однако плавание это было очень несчастливо как для самого Виллоуби, так и для большинства его спутников. Проплыв вдоль восточных берегов Англии и Шотландии, корабли направились к Норвегии, к берегам которой и подошли 24 июля под 66° с. ш. Сойдя на берег, англичане нашли там несколько жалких лачуг, жители которых бежали, увидев чужестранцев. Местность эта называлась Хельгеланд и составляла ту область Норвегии, откуда отправился в свое плавание Оттар. Ныне — это северная часть Троньемского округа, сохранившая прежнее название. Отсюда англичане пошли дальше,— к Луфутенским островам — и заходили в гавань на западном берегу их, где встретили дружелюбный прием со стороны местного населения, занимавшегося тогда, как и теперь, исключительно рыбным промыслом. В первых числах августа корабль Ченслера унесло бурей при подходе экспедиции к Вардехюсу — самому восточному поселению в Финмаркене (это нынешнее Варде — та „караульня“, о которой рассказывал Истома), и остальные корабли потеряли своего спутника из виду. Но мы узнаем позднее, что в этом было спасение „Эдуарда Буонавентуры“. Другим участникам экспедиции не суждено было вернуться домой. Они носились по морю в течение двух месяцев в северо-восточном направлении, пока не оказались около какой-то пустынной земли, окруженной льдами. Вода была так мелка, что пристать к берегу было невозможно. Земля эта лежала под 72° с. ш. По мнению некоторых исследователей, Виллоуби подошел к западной части Новой Земли, к так называемой Гусиной Земле. Другие считают, что это был остров Колгуев, окруженный песчаными отмелями. Правда, он лежит на 2° южнее, но такие ошибки при прежних неточных методах счисления были вполне возможны. Наконец, есть еще предположение, что Виллоуби видел Шпицберген. Но этот архипелаг лежит гораздо севернее, так что такая большая ошибка в счислении уже мало вероятна. Кроме того, он находится в северо-западном направлении от берегов Норвегии, а не в северо-восточном, как шел Виллоуби, по-английским сообщениям. Во всяком случае англичане обогнули крайнюю оконечность Европы, мыс Нордкап, и вышли в воды, омывающие русские берега.

Не имея возможности пристать к открытой им земле, Виллоуби возвратился на запад и 28 сентября на лапландском берегу вошел в небольшую бухту в устье речки Арзины „близ Кегора", где и остался зимовать. Вероятно, во время зимовки все англичане погибли от холода и цынги. Их трупы были найдены на следующий год „заморскими корелами", принесшими в Холмогоры „чудную весть": „Нашли-де они на Мурманском море два корабля: стоят на якорях в становищах, а люди на них мертвы, а товаров на них — сказали — много". Тело Виллоуби и оба корабля были в том же году доставлены в Англию. Был найден и дневник Виллоуби, из которого видно, что по прибытии в гавань им посылалось несколько разведочных партий для исследования местности на юго-западе, западе и юго-востоке. Но посланные вернулись с вестью, что страна кругом необитаема на расстоянии трех дней пути. Кроме того, было найдено духовное завещание Виллоуби, помеченное январем 1554 года. Значит, в это время часть участников экспедиции была еще жива. Место, где зимовал и погиб Виллоуби со своими спутниками, лежит около речки Варсины, впадающей в море у западного берега острова Нокуева под 68° 23′ северной широты и 38° 39′ восточной долготы от Гринича. Река эта настолько мелководна, что в нее едва ли могли зайти английские корабли. Впрочем, возможно, что она обмелела за последние века. В описании первого путешествия англичанина Дженкинсона, долго жившего в России, рассказывается, что он потратил семь дней на плавание от Вардехюса до Святого Носа и на шестой день проходил мимо устья реки, где зимовал Виллоуби. На расстоянии шести седьмых пути между этими двумя пунктами в Ледовитый океан как раз и впадает река Варсина, хотя, конечно, такое определение места более чем приблизительно: движение парусного судна никогда не совершается равномерно. Имя Арзина попало к нам от англичан, которые в свою очередь могли его услышать только от русских. Гавани „Кегор" по всему этому берегу вообще нет, но на старинных картах такое название присваивали северо-западной оконечности острова Рыбачьего. Это испорченное наименование мыса Кекурского на северном берегу Кольского полуострова, расположенного гораздо ближе к норвежской границе, чем к речке Варсине. Поэтому по всей вероятности зимовка Виллоуби была в Круглой или Нокуевской губе.

Капитан третьего судна Ченслер прибыл в Вардехюс, где тщетно ждал своих сотоварищей. Переждав непогоду и не видя приближения отставших кораблей, он решил, что Виллоуби благополучно проследовал далее, и потому через семь дней двинулся на восток, вошел в Белое море и в конце августа 1553 года прибыл в западное устье реки Двины, где тогда на месте нынешнего Архангельска стоял небольшой монастырь Архангела Михаила. Жители, никогда еще не видевшие больших кораблей заморских мореходов, встретили англичан очень гостеприимно и рассказали, что судьба привела их во владения московского царя Иоанна IV. О неожиданном появлении чужеземцев у далекого двинского монастыря было отписано в Москву: „... и царя и великого князя прикащики, холмогорские выборные

головы, Филип Родионов, да Фофан Макаров с Холмогор писали к царю и великому князю к Москве о приходе от Аглицкого короля Едварта посла Рыцерта и с ним гостей". От царя пришел приказ доставить к нему англичан. Иоанн IV понял всю выгоду сношений с Европой северными морскими путями. Россия была слишком удалена от стран западной цивилизации и должна была производить торговый обмен с заграницей через посредство своих соседей. Поэтому нельзя было упускать случая избавиться от иностранной зависимости. Ченслер с несколькими спутниками проехал в Москву, где был принят с почестями и провел там часть зимы. Иоанн Грозный одарил англичан подарками, принял предложение Ченслера об установлении постоянной торговли между Англией и Россией и предоставил англичанам разные торговые льготы. Ченслер выгодно распродал свой груз, а взамен его накупил в России пушнины, тюленьего жиру, ворвани и разных других товаров и на следующее лето отправился обратно в Англию с письмом от царя, обещая вернуться опять в Россию с новыми товарами.

Так было положено начало торговле России с Англией. На следующий год Ченслер вернулся в Россию, привезя с собой двух агентов своего общества, которые и заключили с Иоанном IV первый русско-английский торговый договор. Торговля стала вестись оживленно, общество скоро переменило свое название и начало именоваться „Московской Торговой Компанией". Возвращаясь снова в Англию, Ченслер взял с собой русского посла и его свиту, которых Иоанн IV отправил ко двору английской королевы Марии. Из четырех кораблей Ченслера два погибли у берегов Норвегии, а третий—„Буонавентура" потерпел крушение у берегов Шотландии в ноябре 1556 года, и Ченслер утонул при этой катастрофе. Часть русских успела спастись, но подарки и товары, которые везли они в Англию, пропали.

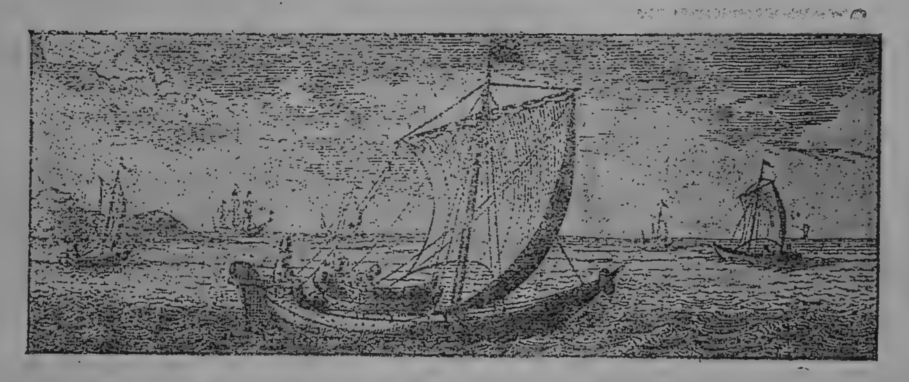
Позднее на берегах Северной Двины у места высадки Ченслера вырос английский купеческий двор с пристанью для выгрузки товаров. Около же Михайло-Архангельского монастыря в 1584 году „одним годом" был построен деревянный город, получивший название Архангельска и ставший вскоре центром всей нашей заморской торговли. Архангельск — самый старый русский торговый порт. Путешествие Виллоуби и Ченслера сыграло огромную роль в деле развития торговых сношений между Россией и Англией, хотя и привело к гибели большинства участников этой отважной экспедиции. Вслед за ними на восток отправляются все новые и новые предприимчивые мореплаватели, но поиски таинственного северо-восточного прохода отходят все же на задний план перед реальными выгодами торговли со вновь открытым на востоке молодым, но сильным государством.

Эта же Московская Торговая Компания снаряжает в 1556 году новую экспедицию под начальством капитана Борро, участника плавания „Буонавентуры". Борро получает задание отыскать устье реки Оби, очевидно, для дальнейшего плавания в Китай по плану Кабота.

Обогнув Норвегию, Борро прибыл в Кольскую губу, где и вступил в сношения с русскими мореходами, собиравшимися

итти к реке Печоре на ловлю моржей. Вот как рассказывается в отчете Борро о первой встрече англичан с русскими мореходами:

„В четверг 21 июня около 6 часов утра одна из русских ладей причалила к нам. Ладья двигалась на 20 веслах и на ней было 24 человека. Шкипер ладьи подарил мне большой хлеб, шесть калачей, четыре сушеные щуки и четверик превосходной пшеничной муки. Я со своей стороны подарил ему гребенку и зеркальце. Шкипер пояснил мне, что он идет на Печору. Наше судно посетили многие русские со стоявших здесь судов и пояснили, что они также намерены плыть на север для боя моржей и ловли лосося. Наконец, собралось до тридцати парусных ладей. Один из ловцов, по имени Гавриил, отнесся ко мне очень дружелюбно. Он пояснил мне, что вся собравшаяся флотилия



Русская ладья XVI века

отправляется в Печору для ловли лосося и боя моржей. Гавриил сообщил мне, между прочим, что при хорошем ветре достаточно семи-восьми дней ходу до упомянутой реки. Я был очень рад присоединиться к их обществу. Гавриил обещал предупреждать меня в опасных местах фарватера, что действительно и исполнил. В воскресенье 1 июля Гавриил дал мне бочку меда, а один из его друзей — бочку пива, которую несли на плечах по меньшей мере на расстоянии трех верст. В понедельник мы и все собравшиеся ладьи покинули устье реки Колы. Пока мы плыли с попутным ветром, русские ладьи шли гораздо быстрее нас, но, согласно данному обещанию, Гавриил и его друг часто спускали паруса и отставали от своих товарищей, чтобы поджидать нас“.

Описание плавания Борро интересно не только тем, что оно касается первого путешествия западноевропейских мореплавателей к берегам Новой Земли, но и тем, что в нем содержится много ценнейших сведений о древнейших русских плаваниях в этих водах. Поэтому мы считаем уместным остановиться на нем несколько подробнее. Проплыв мимо Канина Носа, англичане вошли в гавань Моржовец на 68° 20′ с. ш., откуда направились дальше на восток и, проплыв 25 миль, увидели на северо-западе остров Колгуев. Миновав Святой Нос, они вошли 25 июля в устье Печоры, широту которого определили в 69° 10′. Русские

попрежнему не покидали иностранцев и оказывали им множество всяческих услуг. На другой день в широте 70° 15′ впервые встретились льды, а в начале августа произошла встреча с громадным китом. Этот кит,—рассказывает Борро,—„приблизился к нашему судну на такое расстояние, что можно было бы ударить его мечом, но мы воздержались от этого, опасаясь, чтобы он не опрокинул нашего судна. Я вызвал всю команду на палубу и приказал кричать хором. Наш крик заставил животное удалиться. Часть кита над водой была величиной с большую ладью; когда он бросался вниз, то происходил ужасный гул, который испугал бы каждого, не знавшего причины".

4 августа корабль Борро подошел к острову, лежавшему на широте 70° 42′, и там стал на якорь в хорошей гавани среди нескольких островов.

Здесь Борро встретился с русским коршиком [1] Лошаком, которого видел раньше в Коле. Лошак сообщил англичанам, что они прошли мимо дороги, ведущей к Оби, и что видимая впереди земля называется Новой Землей.

10 августа мореплаватели подошли к острову Вайгачу и встретили там две небольших ладьи. Из рассказов команды их англичане узнали, что все русские моряки родом из Холмогор, кроме одного, который жил на Печоре.

Русские рассказывали еще о народе, живущем на „Больших островах". Флетчер, посол английской королевы Елизаветы к русскому царю, в своем описании России, вышедшем в 1588 году, рассказывает об этом народе следующее: народ этот „... суть народ коренной, или взросший на том самом месте, где живет и теперь, и ... никогда не менял его на другое, подобно большей части других народов. Они одеваются в оленьи шкуры, спускающиеся до самых колен, шерстью вверх, с такими же штанами и обувью как мужчины, так и женщины. Все они черноволосые, и от природы у них нет бороды, так что трудно различить мужчину от женщины, кроме того, что последние носят клок волос, опущенный на уши". [2]

Борро высаживался на берег и видел там места для жертвоприношений. Тут же была найдена целая куча идолов, весьма грубой работы, изображавших собою мужчин, женщин и детей. Некоторые из них были просто чурбашками с двумя-тремя зарубками, причем места глаз и рта были вымазаны кровью. Очевидно, Борро попал на мольбище ненцев на так называемом Болванском Носе острова Вайгача. Спустя 270 лет — в 1824 году — штурман Иванов нашел это мольбище в том же самом виде, в каком его застал Борро. Борро был первым иностранным мореплавателем, побывавшим на Вайгаче и видавшим Новую Землю.

Через несколько дней ветры нагнали много льду к месту якорной стоянки англичан, и это заставило Борро перейти на другое место. Но наступление темного времени года и нордостовые ветры, мешавшие дальнейшему продвижению корабля на восток, не позволяли надеяться на какой-либо успех, и по-

---

[1] То-есть владельцем и шкипером промыслового судна.
[2] Народ этот — ненцы.

тому Борро решил плыть обратно. 21 сентября он прибыл в Холмогоры, где и зазимовал, надеясь на следующий год продолжать свои поиски путей в устье Оби.

Из описания путешествия Борро видно, что в те времена в наших северных водах довольно оживленно поддерживалось судоходство русскими или русско-финскими промышленниками, которые не хуже англичан умели справляться с ветрами и морскими течениями и бесстрашно пускались в далекие плавания вплоть до берегов Новой Земли и устьев Оби. Вероятно, наиболее частыми были плавания на Новую Землю от берегов Печоры, откуда было легче и ближе пройти к новоземельскому побережью.

Борро больше не возобновлял своих попыток пройти к устью Оби. Но все же Московская Торговая Компания еще не оставила надежды найти кратчайшее сообщение с Китаем. Поэтому в 1568 году она отправила на восток новую экспедицию, получившую от Борро подробные указания и инструкции. Никаких сведений о результатах этой экспедиции и ее участи до нас не дошло.



Мартин Фробишер

Эта неудача на некоторое время отклонила все желания и помыслы купцов-предпринимателей в другую сторону, и вместо северо-восточного прохода мореплаватели стали опять искать северо-западный. Начинается период, который мы можем назвать периодом попеременного искания счастья то на востоке, то на западе. Чуть улучшатся виды на открытие северо-восточного прохода,— и все надежды обращаются туда. Но стоит только наткнуться там на неожиданное новое препятствие, как взоры предприимчивых людей жадно ищут свободных путей на западе.

Вслед за английскими экспедициями на запад было отправлено несколько португальских под начальством братьев Кортереаль (1500), причем имеются сведения, что отец их, Хозе Кортереаль, еще около 1462 года, т.-е. задолго до плавания Джона Кабота, открыл какой-то „Тресковый берег". Очевидно Португалия не удовольствовалась восточным путем в Индию, открытым Васко да-Гамой в 1498 году, и пожелала заручиться еще и новым путем через северо-западный проход. Никаких особенных результатов экспедиции Кортереалей не дали, хотя во время их плаваний были обойдены берега Америки от Гренландии до Гудсонова пролива.

Из европейских морских держав одна лишь Франция не принимала большого участия в борьбе за новый, кратчайший путь в Китай и Индию. Однако в 1534 году Франциск I снаряжает экспедицию под начальством Жака Картье, который

открывает залив и реку Святого Лаврентия и дает открытой им обширной стране название Канады. Интересно указать, что в Канаде французы впервые увидели, как индейцы курят табак, а вскоре и сами переняли этот обычай, ставший потом общераспространенным.

Спустя сорок лет, англичанин Мартин Фробишер совершает три путешествия в северные полярные области (1576—1578). Снаряжению этой экспедиции предшествовала пятнадцатилетняя упорная борьба. Фробишер был первым англичанином, выдвинувшим план достижения Азии через северо-западный проход. С большим трудом удалось отважному моряку собрать нужные средства, и он отправился в первое путешествие с тремя маленькими судами.[1] Фробишер дошел до южной оконечности Гренландии, где потерял одно судно во время сильного шторма. Однако плавание продолжалось через Дэвисов пролив к Лабрадору. Здесь было найдено много блестящих камней, принятых за золото. По возвращении в Англию Фробишеру нетрудно было заинтересовать в своем открытии многих богатых людей, в результате чего было создано целое акционерное общество. Северо-западный проход и кратчайший путь в Китай отошли на задний план, так как теперь разработка золотоносных копей на берегах вновь открытого пролива Фробишера сулила гораздо бо́льшие выгоды. Но найденное золото оказалось просто серным колчеданом, и в конце концов Фробишер вернулся из своего путешествия ни с чем. Впрочем географические его открытия были значительны. Фробишер исследовал море между Гренландией и арктической Америкой и привез достоверные сведения о том, что область по обеим сторонам этого моря населена эскимосами.

Неудача фробишеровских замыслов заставила англичан снова обратиться к востоку в поисках там прохода в Азию. Общество, имевшее привилегию на торговлю с Россией, снарядило в 1580 году новую — по счету четвертую — экспедицию на восток в составе двух судов под начальством Артура Петта, участника экспедиции Ченслера, и Чарльза Джекмена. Эта экспедиция прошла из Западной Европы в Карское море впервые за историю человечества, насколько мы можем судить об этом по дошедшим до нас письменным свидетельствам. Целью ее было не только открытие северного морского пути в Китай, но и удержание за собою прохода туда для взимания пошлин с кораблей других государств. Ранние империалистские тенденции явно ощущались здесь, и только недоставало удобного случая, чтобы осуществить их.

Выйдя из Гарвича в начале июня 1580 года, корабли через три недели прибыли в Вардехюс. Здесь их на неделю задержали противные ветры. Но затем они двинулись дальше на восток, встречая по пути много льда, и в средине июля увидели под 70° 30′ с. ш. берег, окруженный льдами, который и приняли за Новую Землю. Продержавшись здесь несколько дней, Петт, оказавшийся к этому времени в одиночестве, прошел к острову

[1] Два из них были водоизмещением всего лишь 25 тонн, а третье судно и того меньше — только 10 тонн.

Вайгачу, где запасся водою и дровами: кругом на островах было много плавникового лесу. В тот же день вечером судно обогнуло западную оконечность Вайгача и прошло вдоль его берегов сперва к северу и северо-востоку, потом на юг между землею и большим ледяным полем. Таким образом, Петт оказался в Карском море, где встретился со сплошными массами льдов и таким густым туманом, что нельзя было сдвинуться с места в течение 16—18 дней. Соединившись с Джекменом, Петт решил вернуться и после больших трудностей вышел у юго-восточной оконечности Вайгача на чистую воду. Обратный путь лежал мимо восточного берега острова через Карские Ворота к острову Колгуеву, где оба корабля сели на мель, с которой, впрочем, благополучно снялись. В первых числах сентября Петт миновал мыс Кекурский, затем обогнул Нордкап и в начале января 1581 года прибыл в Англию. Джекмен остался зимовать в Норвегии и на следующий год пропал без вести на обратном пути в Англию. Таким образом, эти мореплаватели побывали в Печорском заливе, проходили мимо Югорского шара и выходили довольно далеко в Карское море через Карские Ворота. Любопытно отметить, что Петт видел при входе в одну гавань на западном берегу Вайгача (у Воронского острова) створные знаки: „Вход в эту прекрасную гавань по обе стороны обозначался двумя крестами",— пишет он. Это значит, что плавания русских мореходов были настолько часты и постоянны в этих водах, что кому-то приходилось заботиться о безопасности мореплавания. Трудно думать, чтобы этим делом занималась государственная власть, хотя ею устанавливались в тех же водах охранные пункты с таможенными функциями для взимания сборов и пошлин. Скорее всего, круговая порука самих мореходов и неписанные законы морского гостеприимства вызвали к жизни такие меры к охране и безопасности кораблевождения в северных водах.

По мнению некоторых исследователей, Петт проходил в Карское море через Югорский шар, а не через Карские Ворота, и это обстоятельство чрезвычайно повлияло на дальнейшие судьбы экспедиции. Если бы начальнику ее пришла в голову мысль пройти дальше к северу и обогнуть остров Вайгач там, где море несравненно глубже и пролив шире, то, быть может, результаты такого плавания были бы совсем иными. Но часть исследователей считает, что Петт проходил в Карское море именно через Карские Ворота, однако результаты его плавания там от этого нисколько не изменились. Как бы то ни было, неудача Петта и Джекмена опять охладила рвение английских торговых кругов, да и кроме того открытие северо-западного прохода сулило им бо́льшую выгоду. Немудрено, что внимание англичан снова отвлекается туда, и они надолго прекращают свои поиски северо-восточного прохода вдоль русских европейских и азиатских берегов. На это повлияло, вероятно, и еще одно обстоятельство. Кто-то из членов правления Московской Компании рискнул начать торговлю с северными окраинами России у устья Оби за свой счет, нарушив тем самым русско-английское торговое соглашение. Русская государственная власть не замедлила на это реагировать. В результате англий-

ские торговцы предпочли сохранить в своих руках синицу и не гоняться за журавлем. Выгоды от торговых сношений с Московским государством были вполне реальны, а польза от установления связей с Китаем и Индией кратчайшим северо-восточным морским путем была весьма и весьма проблематична.

Спустя пять лет английские купцы с новой энергией выставляют требование отыскать северо-западный морской путь в Индию и Китай. Для этой цели снаряжается экспедиция, во главе которой становится Джон Дэвис (1585). Дэвис отправился сначала к западным берегам Гренландии, которая показалась ему такой ужасной и пустынной, что он назвал ее „страной отчаяния". Отсюда Дэвис прошел к югу и открыл пролив, носящий его имя. Осенью того же года экспедиция вернулась в Англию.

Вести, доставленные Дэвисом, были встречены торговой компанией с живейшим интересом. Известие о свободном для плавания проливе, о множестве китов и привезенные экспедицией ценные шкуры побудили хозяев Дэвиса к организации нового путешествия. На следующий год Дэвис снова отправляется к южным берегам Гренландии, откуда посылает два своих судна для отыскания прохода между Гренландией и Исландией, а сам идет к месту своей прошлогодней высадки. Но экспедиция заканчивается безрезультатно, и Дэвис возвращается осенью в Англию, потеряв одно из своих судов.

Несмотря на неуспех этого плавания, в 1587 году Дэвис сумел убедить хозяев в необходимости снаряжения новой экспедиции, причем взял на себя обязательство заниматься во время путешествия промыслом китов. На этот раз он достигает 72° с. ш., т. е. проходит севернее всех своих предшественников, но не отыскивает никаких признаков северо-западного прохода. После многих бедствий и лишений он возвращается в Англию, и на этом заканчиваются его полярные путешествия. Ни правительство, ни отдельные предприниматели не соглашались больше тратить средства на предприятия, не приносившие никакой прибыли. Оставшись в Англии не у дел, Дэвис перешел на голландскую службу и погиб в 1605 году в сражении с малайцами. Интересно, что в одном из своих отчетов Дэвис высказывает мнение о возможности пройти в Китай через северный полюс и там же отмечает, что северное побережье Америки состоит сплошь из островов. Последнее замечание оказалось, как мы знаем теперь, вполне правильным.

ЭКСПЕДИЦИИ КОНЦА XVI ВЕКА
БАРЕНЦ И ПЕРВАЯ ПОЛЯРНАЯ ЗИМОВКА

Обратимся теперь к европейскому сектору и расскажем об одной из замечательнейших экспедиций конца XVI века, положившей начало научному исследованию Новой Земли и потому особенно для нас интересной. Как мы уже упоминали, последнее плавание европейцев в восточные воды относится к 1580 году, когда Петт и Джекмен проходили в Карское море, но встретили там сплошные льды.

К этому времени на мировую сцену выступает новый соперник Англии — Голландия, которая только-что освободилась из-

под ига испанского короля Филиппа II. Очень быстро Голландия укрепляется и превращается в сильнейшую морскую державу, корабли которой начинают бороздить все моря и океаны. Не желая отставать от других государств в их поисках кратчайшего пути в Индию и Китай, Голландские генеральные штаты решают снарядить несколько кораблей и отправить их в экспедицию на восток. Не следует, кроме того, забывать, что в конце XVI века голландцы окончательно приобретают Индонезию, т. е. острова Малайского архипелага, и потому установление кратчайшего и безопаснейшего пути туда становится для голландцев вопросом жизненной необходимости, а не только соперничества.

Плавания северо-восточным проходом казались голландцам делом совершенно естественным еще и потому, что они вслед за скандинавами и англичанами уже проникли в Белое море и завязали там довольно большие и прочные торговые связи с Россией, хотя им не было предоставлено никаких льгот и монополий.

Одним из первых голландцев, принимавших деятельное участие в установлении торговых связей с Московским государством, был некий Оливер Брюнель, имя которого нередко упоминается в описаниях путешествий к Новой Земле. О Брюнеле рассказывается, что он еще в 1565 году плавал на русском судне из Колы в Холмогоры с целью изучения русского языка и местных условий. В Коле существовала тогда небольшая голландская колония. Англичане, опасаясь конкуренции со стороны голландцев, настояли перед русскими властями, чтобы Брюнель был арестован как шпион. Русские выслали его в Ярославль, где он был освобожден богатыми купцами Яковом и Григорием Аникиевыми, взявшими Брюнеля к себе на службу. Сопровождая этих купцов, бывших доверенными знаменитого Строганова, Брюнель объездил северные области Московского государства и несколько раз бывал на реке Оби. От местных жителей он слыхал, что иногда к ним приходят из Китая большие суда с разными грузами. Брюнель деятельно помогал Строганову завязать торговые сношения с Голландией и содействовал основанию первой голландской фактории на Белом море, где теперь находится Архангельск. Вскоре значение голландцев настолько возросло, что и английская фактория, находившаяся на острове Розовом, была перенесена туда же, где была и голландская.

До нас дошло письмо голландского купца Иоганна Балака знаменитому географу Герарду Меркатору от 20 февраля 1581 года: „Рекомендую тебе подателя сего письма, который может быть тебе полезен в таком деле, о коем ты давно с великим трудом старался собирать известия. Я говорю об открытии мыса Табина и славного и богатого царства Китайского". (Еще при снаряжении экспедиции Петта и Джекмена Меркатор советовал английским мореплавателям не заходить восточнее устья Оби, потому что северный берег Азии, будто бы, оканчивается за Обью под 73° с. ш. острым мысом Табин). „Человек сей родом из Фландрии, званием солдат, был несколько лет пленным в России и состоял на службе некоторых знатных особ Якова и Аникия, которые посылали его в Антверпен для нанятия там

за хорошую цену нескольких искусных и опытных мореходцев, и, когда он им таковых доставил, построили они для преднамеренного путешествия на реке Двине два корабля, с помощью некоторого искусного немецкого художника. Податель сего говорит весьма свободно и открыто, что путешествие в Китай через восток сколь кратко, столько же и удобно; что он сначала ездил берегом к реке Оби... и водою вдоль реки Печоры; что для сего покушения снарядил он в губе Св. Николая судно, сидевшее неглубоко в воде, и, снабдив оное для такого пути потребным и людьми... знавшими как местный язык, так и положение реки Оби, отправился на нем в конце мая к востоку вдоль земли Угорской, Печорской и острова Олгоя; что, миновав остров Вайгач, лежащий между Угорией и Новой Землей, достиг он и залива, вдающегося к югу, в который впадают реки Мармезия и Кара, населенные иным родом...; что река Обь, по сказанию, имеет 70 устий, между коими многие большие острова населены разными народами; что оттуда в Китай можно достигнуть в одно лето, если только не попрепятствуют льды, носящиеся перед устьем реки, иногда в большем, иногда в меньшем количестве и пр."

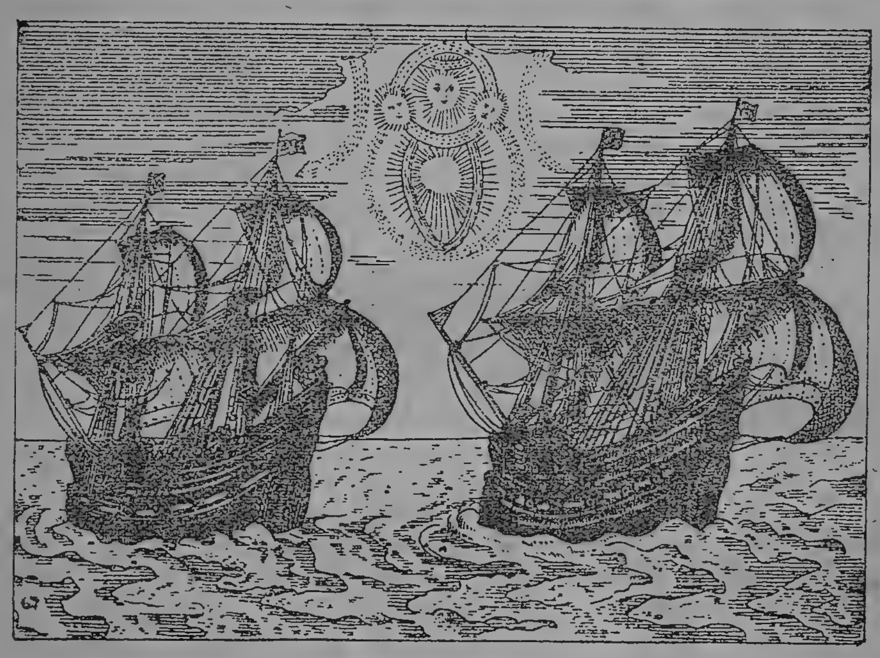
Это письмо не только чрезвычайно интересно теми подробностями, которые сообщаются в нем о морском пути из Европы в устье Оби, но и особенно упоминанием о русских замыслах. Как видим, еще в XVI столетии русские мореходы задавались такими же целями, какие в течение веков привлекали к себе западноевропейских мореплавателей.

Брюнель ежегодно ездил в Голландию с товарами Аникиевых и там познакомился с неким Яном фан-дер-Валле, которого и убедил отправиться вместе с ним в Россию. В 1578 году фан-дер-Валле прибыл в устье Двины на первом голландском корабле, пришедшем в беломорские воды. Так было положено начало торговле голландцев с севером России. Брюнель по возвращении домой отказался от своего первоначального плана и решил организовать чисто голландскую, а не русскую, экспедицию для поисков путей в страны Востока. Результатом была первая попытка голландцев проникнуть морским путем в Китай вдоль северных берегов Европы и Азии. Подробных сведений об этом путешествии до нас не дошло. Известно лишь, что в 1584 году Брюнель пытался пройти через Югорский шар, но судно его, нагруженное пушниной, слюдой и горным хрусталем, потерпело крушение у устья Печоры.

Между прочим, названия Югорский шар не встречается ни в описаниях древнейших путешествий, ни на древнейших картах. Но оно уже упоминается в 1611 году в отчете о торговом пути русских между „Печорским заворотом" и „Мангазеей". Этот отчет приложен к письму Ричарда Финча „сэру Томасу Смиту, управителю, и прочим из числа достоуважаемой компании английских купцов, торгующих с Россией".

Некоторые предполагают, что название „Югорский" происходит от старинного имени „Югария", которым означалась местность к югу от пролива, получившая, якобы, в свою очередь это название от угров (венгров), вышедших, будто бы, из этих мест.

Мысль о плавании северо-восточным проходом не оставляла голландские торговые круги: выгоды заморской торговли китайскими и индийскими товарами — пряностями и драгоценными материями — были слишком очевидны. Если бы был найден кратчайший морской путь на востоке, то Голландия использовала бы в полной мере свое благоприятное географическое положение! Отдавая себе отчет в выгодности такого плана, несколько богатых купцов из Амстердама и других голландских городов собрали необходимые средства и снарядили в 1593—1594 гг. большую экспедицию. Среди этих финансистов наиболее видную роль играл купец Балтазар Мушерон. Сначала предполагалось



Корабли Баренца

отправить на восток только два корабля, с заданием пройти в Карское море через пролив у острова Вайгача, но затем, по совету знаменитого географа того времени Питера Планциуса, было решено снарядить еще два судна и итти в восточные страны кругом Новой Земли. Планциус уверенно заявил, что достигнуть Индии можно, только пройдя туда к северу от Новой Земли, или же прямо через северный полюс. Планциус считал, что в высоких северных широтах море должно быть совершенно свободно ото льда из-за быстрой смены приливов и отливов.

Экспедиция вышла в плавание 15 июня 1594 года из Текселя в составе четырех судов: „Лебедя", под командой Корнелиса Корнелиссона Ная, бывавшего в России по поручению Мушерона; „Меркурия", которым командовал Брант Исбрант Тетгалес; „Посланника", командиром которого был „искусный и опытный мореходец" Виллем Баренц фан-дер Схеллинг, гражданин амстердамский, и небольшой яхты. Среди участников

экспедиции было несколько человек, знавших русский язык. Первым двум судам, под начальством Ная, было приказано искать проход между островом Вайгачом и материком, т.-е. там, где его искали английские мореплаватели. Баренц же должен был обогнуть Новою Землю с севера.

Вся флотилия должна была итти до острова Кильдина на Лапландском берегу и там уже разделиться. Через 18 дней корабли благополучно достигли этого пункта, откуда Баренц направился на северо-восток. 14 июля он увидел землю, „называемую россиянами Новой Землей", а ночью подошел к далеко выдающемуся в море мысу под 73° 25′ с. ш. Там он высаживался на берег и видел следы человеческого пребывания, но никаких людей не встречал. Отсюда корабли пошли дальше к северу вдоль берега и через два дня достигли 75°55′ с. ш., причем видели остров, названный ими островом Вильгельма, где было много плавникового леса и моржей — „престранных и сильных морских чудовищ". Продолжая свой путь к северу, корабли миновали Крестовый остров, с двумя крестами на нем, и 23 июля на широте 77° 45′, т.-е. несколько севернее оконечности Новой Земли, заметили с вершины мачты бесконечные ледяные поля, простиравшиеся к северу и заставившие Баренца подумать о возвращении. Лавируя между льдами и новоземельским берегом, корабли подошли 26 июля к мысу Утешения, а через два дня были на широте 77° к западу от мыса Ледяного. Здесь на берегу были найдены камни с золотистым блеском, и мореплаватели назвали их „золотыми". 10 августа Баренц подошел к Оранским островам, где мореплаватели видели около двухсот моржей. Море кругом было сплошь покрыто льдами, через которые корабли не могли пробиться, несмотря на все усилия. Среди команды начался ропот, и потому Баренц, посоветовавшись с подчиненными, решил итти на юг к острову Вайгачу на соединение с судами Ная, от которых он надеялся узнать, не нашли ли они какого-нибудь прохода в другом месте. Спустя неделю под 71° 33′ голландцы вошли в залив, известный теперь под именем Костина шара. По мнению Баренца, это было то место, до которого доходил Оливер Брюнель. Дальше к югу был открыт еще один залив, а на берегу его найдены шесть кулей ржаной муки, зарытых в землю, и крест на черном камне. На расстоянии фальконетного выстрела оттуда стоял другой крест, а возле него три деревянных дома, построенных по обычаю северян, и тут же валялось множество разобранных бочек, из чего мореплаватели заключили, что здесь должна была производиться ловля семги. Возле могил, наполненных камнями, стояло на земле пять или шесть гробов. Дальше лежали обломки русского судна в 44 фута длиной по килю. Очевидно, здесь была база русских промышленников. Из-за скопления льдов, выходивших из Карских Ворот, Баренц не смог выйти к южной оконечности Новой Земли и потому направился к Долгому острову, где и застал два других корабля, пришедших туда от Вайгача в тот же день, 25 августа. Они побывали тем временем в проливе между Вайгачом и материком и входили в Карское море. Все четыре судна пустились в обратный путь и в средине сентября благополучно прибыли в Голландию.

Путешествие Баренца замечательно тем, что во время своего плавания он открыл и исследовал северную часть Новой Земли, где до него не было ни одного европейца. Сведения, доставленные Баренцом, настолько верны и точны, что на основании их удалось шаг за шагом проследить все плавание голландцев. Интересно отметить, что во время своей экспедиции Баренц прошел мимо Маточкина шара, пролива, разделяющего Новую Землю на две части, не заметив его. Позднее, уже в начале XIX столетия, наш знаменитый мореплаватель Ф. Литке тоже дважды проходил мимо Маточкина шара, не заметив его, хотя и знал его приблизительное местоположение, и лишь с трудом нашел пролив.

Вернемся к кораблям Ная. Плавание их описано Яном Линсхотеном, участником экспедиции, бывшим в качестве суперкарго (т.-е. лица, ответственного за состояние и целость груза) на корабле „Меркурий". Мы уже рассказывали, что голландская флотилия разделилась у острова Кильдина. Най отправился оттуда к острову Вайгачу и через три дня встретил в море пловучие льды. Пробиваясь сквозь них, корабли благополучно добрались до острова, расположенного немного западнее входа в реку Печору, и 2 июля стали за ним на якорь. Здесь они увидели русскую ладью, шедшую в Печору, а потом еще три. Русские мореходы не советовали голландцам итти к Югорскому шару и рассказывали им, что пролив этот мелок, почти всегда покрыт льдом и кроме того усеян множеством подводных камней. В водах его много китов и моржей, которые часто окружают и разбивают корабли. Но голландцы не поверили этим рассказам, предполагая, что русские нарочно запугивают их.

В воздухе стало теплее, „как в Голландии на каникулы", — пишет повествователь, и путешественников очень беспокоили комары. Корабли плыли на восток вдоль низкого берега и 26 июля миновали речку Колоколкову, а затем на следующий день вошли в устье реки Песчанки, которая оказалась мелкой и неудобной для якорной стоянки. Здесь голландцы получили сведения, что до Печоры уж недалеко, а там имеются отличные гавани. 28 июля корабли вошли в Печору, где отстаивались от сильной бури. Когда ветер стих, корабли направились дальше и 31 июля увидели остров Вайгач. Море кругом на всем протяжении было покрыто плавником, который, очевидно, приносился сюда какими-нибудь большими реками. На ближайшем мысе виднелись два креста. В некоторых других местах тоже встречались кресты, а на одном мысе на берегу Вайгача было найдено несколько сот идолов самой грубой работы. Это место голландцы назвали мысом Идолов; наверное, то было мольбище ненцев на Болванском Носу, где высаживался и Борро. Во время одной из высадок на берег голландцы подверглись нападению со стороны туземцев, но это не привело к кровопролитию.

11 августа голландцы прошли Югорским шаром в открытое море. Там их опять встретили пловучие льды, от которых пришлось укрыться за небольшим островком. Этот островок (нынешний Мясной остров) был назван островом Штатов. На нем было найдено много горного хрусталя, похожего на алмазы. Льды потом несколько разредились, и это дало возможность кораб-

лям пройти еще дальше на восток. 20 августа голландцы достигли обширного открытого моря и решили, что они уже находятся против устья Оби. В северо-восточном направлении виднелся какой-то берег, простиравшийся, по мнению голландцев, прямо к мысу Табину, а оттуда „без всяких изгибов“ непосредственно к Китаю. Най пришел к заключению, что его задача решена и ему нечего больше открывать. На общем совещании было решено возвращаться в Голландию. 22 августа корабли прошли без всякой помехи под той широтой, где незадолго перед тем встретили непроходимые льды, а 25-го вышли к островам, у которых увидели корабли Баренца. Най обрадовался этой встрече и предположил, что Баренц прибыл сюда, обойдя кругом Новую Землю. 28 августа вся эскадра пустилась в обратный путь и 4 сентября прибыла в Вардехюс, едва избегнув крушения, так как 30 августа „Лебедь“ и „Меркурий“ попали на мель. В конце сентября корабли благополучно вернулись домой в Тексель.

Сведения, доставленные Наем, тоже довольно точны и позволяют восстановить картину путешествия „Лебедя“ и „Меркурия“. Известие о несомненной возможности плавания в Китай северо-восточным проходом было встречено в Голландии с таким восторгом и с такими надеждами, что уже на следующий (1595) год был снаряжен целый флот из семи кораблей, которому и было предписано плыть в Китай. Все были уверены в том, что северо-восточный проход, наконец, найден. Экспедиция была богато снабжена продовольствием и разными товарами для ожидаемой торговли с китайцами. В путешествии принимали участие даже шлифовальщики и гранильщики алмазов и золотых дел мастера, чтобы, не тратя времени, сейчас же пускать сырье в отделку. Во главе флотилии стоял попрежнему Корнелис Най, а одним из капитанов шел Баренц. Обер-комиссарами со стороны Генеральных Штатов были Линсхотен и Де-ла-Даль, знавший русский язык, а представителями разных купеческих обществ, участвовавших в снаряжении экспедиции,—Хеемскерк, Рейп и Бюйс.

Корабли вышли в море 12 июля, 17 августа обогнули Нордкап и через десять дней встретили сплошной лед. По вычислению кораблеводителей, экспедиция была тогда под 70° 30′ с. ш. и на расстоянии 12—15 миль от Новой Земли. На другой день голландцы оказались у острова Долгого, а 29 августа подошли к Югорскому шару, совершенно забитому льдом. Шесть дней им пришлось укрываться под берегом Вайгача. Тут они встретили две русских ладьи, из которых одна пришла из Пинеги. Русские мореходы рассказывали, что зима стояла тяжелая, но лед, вероятно, скоро разойдется, и можно будет воспользоваться хорошей погодой для продвижения на восток. Они же передавали, что из Холмогор ежегодно ходят суда в реку Обь и далее до реки Гиллисси,— так голландцы называли Енисей,— и торгуют там разными товарами, и что жители на берегах этой реки — христиане. Спустя неделю голландцы встретились с ненцами, подтвердившими рассказы русских, но все же говорившими, что иногда пловучие льды не расходятся летом, но что море по обе стороны пролива не замерзает и зимой. Материк за рекой Обью выдается в море и оканчивается мысом, обращенным к Новой

Земле, а за мысом начинается большое море, омывающее берега Татарии и простирающееся до теплых стран. 4 сентября корабли пытались пройти на восток, но из-за льдов были вынуждены вернуться. Через несколько дней попытка была повторена, так как льды немного разредились, и суда вышли в Карское море, но там их у Мясного острова совершенно затерло льдом. Здесь двух голландцев растерзали медведи. Напуганные этим происшествием и не желая рисковать потерей во льдах кораблей, нагруженных дорогими товарами, голландцы после совещания на адмиральском судне решили вернуться в Голландию, куда благополучно прибыли, пройдя Югорский шар, 25 сентября. Следует отметить, что Баренц настаивал на продолжении плавания и предлагал сделать попытку пройти на восток к северу от Новой Земли, или же остаться на зимовку у Югорского шара. Но его предложение не встретило поддержки со стороны других капитанов.

Вторая экспедиция голландцев, на которую возлагались самые блестящие надежды, закончилась ничем. Никаких новых открытий не было сделано. Но все же была доказана возможность плавания при благоприятном состоянии льдов до устья Оби. Однако голландское правительство не считало удовлетворительными достигнутые результаты и потому решило отказаться на ближайшее время от снаряжения всяких экспедиций. Впрочем оно пообещало значительное вознаграждение (25 000 голл. гульденов) тому, кто откроет заветный путь в Китай и Японию. Объявленное вознаграждение заинтересовало амстердамских купцов, и они на свой счет снарядили в 1596 году экспедицию на восток в составе двух кораблей. Одним командовал Яков Хеемскерк, бывший вместе с тем комиссаром от купечества. Командиром другого был Корнелий Рейп. Баренц плыл на корабле Хеемскерка в качестве обер-штурмана. Команда была набрана главным образом из холостых молодых людей для того, чтобы матросы не отвлекались от своих обязанностей думами об оставленных дома семьях. Сверх жалования всем было обещано особое вознаграждение, если путь в Индию будет открыт.

20 мая[1] корабли оставили Амстердам и направились на север. Спустя месяц им встретились первые пловучие льды, принятые сначала вахтенными за стаю лебедей. Под 74° 30′ был открыт к северу от Нордкапа какой-то высокий остров, названный Медвежьим, потому что около него был убит огромный белый медведь. 29 июня корабли подошли под 80° 11′ с. ш. к берегу неведомой земли, принятой голландцами за Гренландию, но в действительности это был неизвестный тогда Шпицберген, или Свалбард, как его теперь называют норвежцы. Англичане же считают, что Шпицберген был впервые замечен Виллоуби в 1553 году во время его плавания, которое мы описали выше.

Вскоре после отплытия экспедиции между Рейпом и Баренцом начались раздоры и споры относительно лучшего выбора направления, окончившиеся тем, что корабли разошлись в разные стороны. Баренц доказывал, что они уклоняются к западу

---

[1] Все даты указываются по новому стилю. В оригинале они приведены по старому стилю, т.-е. с разницей (для XVI столетия) в десять дней.

больше, чем следует. Рейп же заявлял, что он не имеет намерения итти к Вайгачу, и настаивал на выполнении указаний Планциуса, который считал опыт двух голландских плаваний подтверждающим его мнение о свободном ото льдов море на севере. Баренц сперва уступил Рейпу, и корабли поплыли к северу вдоль западного берега Шпицбергена, стремясь обогнуть этот архипелаг. Но лед заставил голландцев повернуть опять на юг, и 11 июня они снова подошли к Медвежьему острову. Здесь корабли разлучились. Рейп заявил, что он пойдет на север и будет искать пути в Индию кругом Шпицбергена, Баренц же не согласился с ним, пожелал ему счастливого пути, а сам пошел к Новой Земле, берега которой и увидел 27 июля под 74° 40′ с. ш. Продолжая затем свое плавание на север, вдоль западного побережья Новой Земли, Баренц в средине августа прошел мыс Утешения, где берег поворачивает на северо-восток, а через неделю, непрерывно борясь с тяжелыми льдами, достиг северной оконечности острова у мыса Желания. Отсюда корабль повернул на юго-восток, продолжая вести борьбу со льдами, и 31 августа вошел в гавань, лежавшую под 76° с. ш. Эту гавань Баренц назвал Ледяной. Первые дни голландцы еще надеялись, что им удастся выбраться изо льдов, но скоро льды плотно забили всю гавань, отрезав все выходы, и мореплавателям пришлось остаться тут зимовать. Оружие, съестные припасы и утварь были свезены на берег и несколько человек из команды отправлены на разведку для ознакомления с местностью. На берегу было найдено много плавникового леса, из которого удалось построить хижину, куда и перебрались потом все путешественники. Корабль их к тому времени совершенно раздавило льдами. Нужно сказать, что экспедиция совершенно не была подготовлена к полярной зимовке, но делать было нечего! Вода кругом промерзла до самого дна, и покинуть гавань не было никакой возможности. Благодаря запасам провианта и всякого снаряжения существование моряков было в известной мере обеспечено, но все же им пришлось испытать невероятные бедствия и пережить неописуемые мучения и страдания. Ведь это была первая в истории человечества полярная зимовка на такой широте: у путешественников не только совершенно не было никакого собственного опыта в этом отношении, но и не у кого и негде было заимствовать этот опыт. Жестокие морозы, страшные снежные бури, во время которых всю хижину заносило снегом, мешали зимовщикам выходить на воздух по целым неделям. Кроме того, они много терпели от дерзких нападений белых медведей. Страна и нравы животных были неизвестны; твердый, как камень, лед, сковавший морские волны и в то же время передвигавшийся, был для голландцев новым зрелищем, приводившим их в ужас. Влияние сильных морозов на живые организмы также не было известно мореплавателям. До этого времени оспаривалась даже самая возможность для человека переносить сильную стужу и полярную ночь. Поэтому мужество и находчивость голландцев совершенно изумительны: их страдания, лишения и опасности, которым они подвергались, описаны в правдивом отчете Геррита де-Фера, приобревшем благодаря этому исключительную популярность.

Температура все понижалась. Участники экспедиции, конечно, не имели никаких термометров, но мы можем установить косвенным путем степень холода, пережитого голландцами. В отчете де-Фера рассказывается, что в хижине замерзали крепчайшее вино (херес) и пиво. Когда матросы сушили перед огнем одежду, то на стороне, не обращенной к огню, образовывался слой льда в два



Зимовка Баренца на Новой Земле

пальца толщиной. Огонь приходилось поддерживать все время и тратить все силы на собирание плавника. Однажды матросы решили использовать запас угля, бывший на корабле. Но кто-то закрыл трубу, и все едва не погибли от угара. Холод был такой, что, казалось, сам огонь потерял свои свойства! Чулки сгорали раньше, чем ноги согревались, и матросы замечали действие огня скорее по запаху гари, чем по ощущению тепла!

14 ноября солнце скрылось под горизонтом, и на несколько месяцев настала полярная ночь. Зато луна светила некоторое время беспрерывно. С уходом солнца скрылись и белые мед-

веди, охота на которых давала и пищу и освещение. Вместо медведей появились во множестве песцы,— голландцы ловили их в капканы и мясо употребляли в пищу. Де-Фер сообщает, что у евших медвежью печень кожа сходила потом струпьями, и они заболевали. По предписанию врача экспедиции весь экипаж регулярно принимал горячую ванну в большой винной бочке. Быть может это, а также разные меры, принимавшиеся для поддержания в матросах бодрости духа и физических сил, в значительной степени предохраняли голландцев от страшного бича полярных стран — цынги. Из семнадцати человек, зимовавших на Новой Земле, умерло только двое.

2 февраля 1597 года три голландца, прохаживаясь по берегу, увидели неожиданно край солнца на горизонте и поспешили поделиться радостной вестью со своими товарищами. Баренц сперва не поверил известию, так как на этой широте солнце должно появляться на две недели позже. В связи с этим, по возвращении голландцев домой, их астрономические наблюдения подверглись критике, и многие высказывали мнение, что или место зимовки Баренца лежало южнее, или же он ошибся в счете дней. Однако точность наблюдений Баренца, произведенных в разное время пять раз, не подлежит никакому сомнению, и явление, отмеченное голландцами 2 февраля, объясняется, очевидно, рефракцией, которую позднее неоднократно наблюдали различные полярные путешественники.

В течение зимы голландцы несколько раз видели с высокого берега на большом пространстве открытое море. 19 марта при необычайно ясной погоде им показалось, что они видят на юго-востоке очертание какой-то земли. В конце апреля и начале мая море начало очищаться ото льдов и вскоре очистилось совершенно. Но с наступлением весны мореплаватели, к великому своему горю, убедились в том, что корабль их безвозвратно погиб. Единственным средством спасения оставались лодки. И вот измученные, обессиленные и исстрадавшиеся люди, принявшись за починку и снаряжение их, закончили эту работу к концу июня. Наносимый по временам с северо-востока лед грозил отнять у несчастных всякую надежду на спасение. Но вот все было готово, и 24 июня голландцы вышли в море со скудными запасами провианта. После восьмимесячного плена они покидали негостеприимные и пустынные берега Новой Земли. Перед отплытием Баренц написал краткий отчет о пережитых ими приключениях и спрятал его в печной трубе хижины. Через 274 года после зимовки голландцев в Ледяной гавани норвежский китобой Эрлинг Карлсен очутился на этом месте и нашел там хижину Баренца, хорошо сохранившуюся. Внутренность ее вполне отвечала дошедшему до нас описанию де-Фера. Алебарды, несколько ружей и часы попрежнему висели на стенах, у очага стояли котлы, а разные орудия, инструменты и книги были разбросаны кругом.

Кроме отчета о пережитом был составлен, также за подписью всех участников экспедиции, акт, в котором излагались причины, заставившие мореплавателей покинуть корабль. На каждую лодку было передано по экземпляру такого акта для большей сохранности на тот случай, если бы какая-нибудь лодка по-

гибла. В 1876 году англичанин Чарльз Гардинер, тщательно обследовавший место зимовки Баренца и предпринявший там систематические раскопки, нашел среди развалин хижины, к этому времени совершенно разрушенной, массу интересных вещей. Важнейшей находкой было донесение Баренца и Хеемскерка, положенное в пороховой рог, подвешенный в печной трубе. Когда документ был найден, он представлял собой твердую, как камень, сплошную массу, которую нельзя было не только прочитать, но даже и развернуть. Ученым все же удалось привести документ в удобочитаемый вид и разобрать его. Кроме донесения, были найдены остатки рукописей, записные книжки, карты, иллюстрации, книги, в том числе голландско-французский словарь, медные монеты, небольшой компас и другие инструменты, чернильница, перья, оружие и охотничьи принадлежности, свечи, домашний скарб, остатки одежды и т. д. Все это, как и восстановленная по рисункам де-Фера хижина, хранится теперь в морском музее в Гааге.

Летом 1933 года участники новоземельской экспедиции Всесоюзного Арктического института работали вблизи стоянки Баренца, и партия под начальством Милорадовича тоже нашла там несколько предметов, принадлежавших голландцам.

Голландские суда направились на север вдоль скалистых, покрытых льдами, берегов Новой Земли, намереваясь спуститься потом к югу. Очевидно, они думали, что путь вдоль западного берега Новой Земли короче восточного, а может быть им легче было ориентироваться в знакомых уже местах. Плавание их продолжалось здесь свыше месяца, причем несчастные мореплаватели пережили за это время величайшие страдания и подвергались несчетным опасностям. Ведь они плыли в открытых небольших лодках среди льдов, вверяя свою судьбу холодному и бурному морю. Баренц, очень ослабевший после зимовки, руководил путешествием, ободряя команду и поддерживая в ней энергию; но силы его самого заметно таяли. Через шесть дней после отплытия, когда голландцы находились у Ледяного мыса, Баренц почувствовал себя совсем плохо и понял, что для него настал конец. Один из матросов тоже был серьезно болен, но Баренц, узнав об этом, сказал: „Я думаю, что и сам не на много его переживу“. До сих пор он держался только благодаря своей исключительной силе воли. Спутники Баренца не допускали и мысли о том, что их начальник так опасно болен, хотя его еще при посадке в лодки пришлось нести на руках, и потому попрежнему беседовали с ним о разных разностях и обсуждали те или иные злободневные вопросы.

Вдруг Баренц отложил в сторону карту, которую рассматривал, и попросил дать ему напиться. Потом им овладела крайняя слабость, и он через несколько минут умер. Смерть его повергла в отчаяние команду обеих лодок, возлагавшую все свои надежды на опытность и глубокие познания Баренца.

Руководство перешло теперь к Хеемскерку. Через три дня лодки достигли мыса Утешения, а затем двадцать пять дней плыли до Крестового острова. Это была труднейшая часть пути, во время которой они потеряли еще одного матроса (первый умер в день смерти Баренца). Наконец, после неимоверных страданий от

голода и лишений, 7 августа они встретили около губы Св. Лаврентия два русских судна. Русские мореходы отнеслись с живейшим участием к путешественникам и старались оказать им всяческое содействие. Они наделили их хлебом, копченой дичиной и посоветовали есть ложечную траву, которая послужила отличным противоцынготным средством. Продолжая итти дальше, голландцы часто встречали русские промысловые суда, указывавшие им дорогу и помогавшие по мере сил. 28 августа они прошли Канин Нос, а шесть дней спустя достигли Семи островов, где узнали, что в Коле стоит какой-то голландский корабль. Хеемскерк послал туда через лопарей письмо. Вскоре посланные вернулись с письмом от капитана судна, который оказался не кем иным, как Рейпом. Расставшись с Баренцом у Медвежьего острова, Рейп попробовал пройти к северу, но, потерпев неудачу, вернулся в Голландию, откуда на следующий год отправился в Россию с товарами и теперь возвращался домой. Узнав из письма о бедствии своих соотечественников, Рейп поспешил им на помощь с продовольствием и всем необходимым и доставил их в Колу 12 сентября, т.-е. через два с половиной месяца после того, как они покинули место своей зимовки. Два месяца спустя Рейп благополучно прибыл в Амстердам, где уже не чаяли видеть живыми спутников Баренца. Из семнадцати человек команды домой вернулись только двенадцать, остальные погибли во время зимовки или при переходе от Новой Земли. Обе лодки, в которых был совершен этот изумительный переход, были оставлены Хеемскерком в Коле в местном гостином дворе на память о плавании голландцев и первой в истории человечества полярной зимовке. В преданиях новоземельских моряков память о путешествии Баренца сохранилась, и место его зимовки получило название Спорого Наволока. За время своего плавания от Ледяной гавани до Колы голландцы проплыли около 2700 километров, частью среди льдов, на простых открытых гребных судах, терпя при этом острый недостаток в пище и в теплой одежде. Де-Фер рассказывает, что в защиту от холода они надевали по три пары брюк и столько же фуфаек, но это страшно стесняло свободу движений и мешало управлению лодками. Интересно отметить, что де-Фер в своем точном и правдивом описании экспедиции Баренца, между прочим, приходит к выводу, что у берегов Сибири нужно ожидать встречи с открытой водой. Позже это мнение разделял знаменитый русский полярный исследователь Врангель, а полностью подтвердил его шведский полярный путешественник А.-Э. Норденшельд, первым прошедший на одном судне северо-восточным проходом.

В честь смелого голландского мореплавателя часть Ледовитого океана между Нордкапом и Шпицбергенским архипелагом, Землей Франца-Иосифа и Новой Землей называется ныне морем Баренца.

ПЛАВАНИЕ ГУДСОНА И ЕГО ГИБЕЛЬ

Несчастная голландская экспедиция 1596 года была последним крупным предприятием, затеянным в поисках северо-восточного прохода. С тех пор в течение 280 лет, до последних десятилетий XIX века почти не делалось никаких серьезных попыток

к проходу морем из европейских портов на восток вдоль северных берегов Европы и Азии. Правда, через 12—13 лет после экспедиции Баренца знаменитый мореплаватель Генри Гудсон, позднее прославившийся своими великими открытиями, решился на подобную попытку, но его плавание закончилось у берегов Шпицбергена. В этих водах Гудсон поднимался до 81° с. ш., куда никто до него еще не доходил. В 1608 году во время своего второго путешествия, совершенного, как и первое, на средства Англо-российской (Московской) компании, Гудсон доходил до Новой Земли, вид которой ему очень понравился. Однако все надежды открыть свободный путь были тщетны, и, потерпев неудачу при попытке пройти на восток к устью Оби, он вернулся в Англию без сколько-нибудь ощутительных результатов.

Эти два путешествия отбили у английских купцов всякую охоту к поискам кратчайшего пути в Индию. Но Гудсон, приобревший значительный опыт в полярных плаваниях, решил еще раз попытать счастья и поэтому предложил свои услуги голландской Ост-Индской компании, не найдя, повидимому, у себя на родине капиталистов, желавших рискнуть средствами для поддержания сомнительной экспедиции. Весной 1609 года Гудсон отправился в путь и, обогнув Нордкап — крайнюю северную оконечность Европы,—прошел к Новой Земле, где опять попал во льды. Команда его маленькой яхты с трудом переносила невзгоды полярного плавания, и потому через три недели Гудсон пошел к берегам Америки, решив на этот раз искать удачи уже не на северо-востоке, а на северо-западе. Впрочем, плавание это было неуспешным, если не считать, что во время него он открыл реку, которая до сих пор называется именем Гудсона. На берегах ее впоследствии вырос и возвысился торговый центр США — город Нью-Йорк.

По возвращении Гудсона в Англию нашлось несколько купцов, захотевших снарядить новую (четвертую по счету) экспедицию под его началом. Это было последнее и знаменитейшее из путешествий Гудсона. Выйдя в море в апреле 1610 года на небольшом корабле и проплавав месяца три около северо-восточных берегов Америки, Гудсон открыл под 62° с. ш. пролив, которым и прошел в море, названное позднее Гудсоновым заливом. Нигде не было видно ни малейших признаков земли, и потому Гудсон с радостью решил, что им, конечно, найден северо-западный проход, и впереди расстилаются воды Тихого океана. Путь в Индию и Китай, казалось, был уже найден! Но, продвигаясь вдоль южного берега открытого им моря, Гудсон поздней осенью оказался среди льдов и вынужден был остаться на зимовку. Точное место ее неизвестно. Весной следующего года, по вскрытии льдов, Гудсон снова вышел на своем суденышке в море, направляясь на северо-запад. Но среди команды началось брожение. 1 июля 1611 года, когда Гудсон рано утром вышел на палубу, на него набросилось несколько человек, которые связали ему руки и посадили вместе с его маленьким сыном, корабельным плотником — единственным сторонником Гудсона — и больными и слабыми из команды в лодку, брошенную потом на произвол волн. Чем объясняется такая расправа

с Гудсоном, не выяснено до сих пор. Он был не хуже и не лучше многих из своих современников-мореплавателей, применявших крутые меры к своей команде и насаждавших среди нее железную дисциплину. Вероятно, были какие-то причины не совсем обычного порядка, потому что по возвращении экипажа Гудсона в Англию участники мятежа не предавались суду, и никакого расследования не производилось.

Позднее один из спутников Гудсона — Байлот, вместе с его же штурманом Баффином, стоял во главе нескольких экспедиций, причем Баффину удалось доказать, что открытые Гудсоном пролив и море не являются северо-западным проходом и даже не ведут к нему. По мнению Баффина, этот проход нужно было искать через Дэвисов пролив. Нашелся богатый человек, который решил финансировать экспедицию, задуманную Байлотом и Баффином, и поручил им проплыть вдоль западного берега Гренландии до 80° с. ш., а затем оттуда итти и Японию, держа курс на юго-запад. Отправившись в эту экспедицию в 1615 году, мореплаватели дошли до Мельвильской бухты, которая оказалась свободной ото льда, и обнаружили у 80° с. ш. пролив; Баффин назвал его проливом Смита. На обратном пути был открыт пролив Ланкастера, который, как известно, и является настоящими воротами к северо-западному проходу. Никакой попытки войти в эти ворота сделано не было. Спустя двести слишком лет, капитан Росс-старший повторил ошибку Баффина и тоже повернул обратно, уже пройдя значительную часть пролива Ланкастера.

Баффина считали „ученейшим моряком своего времени“. Он систематически производил определение местоположения по счислению и везде наблюдал долготу и широту места. Интересно отметить, что Баффин впервые высказал мысль о возможности плавания северо-западным проходом на небольшом, легком судне. Как мы знаем, герой обоих полюсов норвежец Руал Амундсен, первый и пока единственный мореплаватель, прошедший весь северо-западный проход на одном судне, совершил в 1903—1906 гг. свое историческое плавание на судне „Йоа“ вместимостью всего лишь в 47 тонн и с командой в 7 человек!

Ошибка Баффина заключалась в том, что он не рискнул поискать пролив в западной части залива, названного по его имени. Баффин решил, что открытое им море замкнуто со всех сторон, кроме той, где он в него вошел. С этим мнением почти все согласились, чем и объясняется почти двухсотлетний перерыв в истории исследования северо-западного прохода. Всё же Баффин подвергся нападкам со стороны английских моряков и не был оценен в той мере, как впоследствии Гудсон. Память о Гудсоне осталась не только во многих географических названиях, но и в имени организованной позднее компании, торговавшей пушным товаром. Этот факт как нельзя лучше иллюстрирует положение, что основа почти всех путешествий и исследований, организованных при поддержке торговцев и промышленников, всегда была чисто экономической. Жажда наживы, власть денег толкала мореплавателей в ледяные объятия полярных пустынь! Если не сами путешественники стреми-

лись к наживе, то за спиной их стояли наниматели-торговцы, умело использовавшие в своих интересах честолюбие и отвагу, стремление к славе и мужество сотен и сотен предприимчивых исследователей.

Почти в это же время на сцену выступает и Скандинавия. Ею двигают те же причины, что заставляют и другие государства вести колонизаторскую политику. Поэтому в 1619 году датско-норвежское правительство отправляет большую экспедицию под начальством Енса Мунка с заданием отыскать северо-западный проход. Мунк считал Гудсонов пролив прямой дорогой в Тихий океан. Экспедиция эта пережила во время вынужденной зимовки много бедствий: из 66 человек команды погибло 63! Трое оставшихся в живых, в том числе сам Мунк, с огромным трудом снарядили одно из своих судов и после десятинедельного опасного плавания были занесены бурей в фьорд у норвежского города Бергена. Надо только представить себе мучения и страдания, пережитые несчастными путешественниками за это время! Трое измученных, выбившихся из сил людей непрестанно боролись с бурями, сменявшими одна другую. Вполне понятно, что после этой попытки европейские государства на долгие годы потеряли интерес к полярным исследованиям. К этому времени торговые круги Европы пришли к выводу, что все такие экспедиции не дают никаких практических результатов. Области, через которые мог бы пролегать северо-западный проход, не отличались какими бы то ни было природными богатствами. Но путешествия на Лабрадор и в Канаду показали, что здесь такое обилие пушного зверя, которое сулит большие барыши. В результате сильно развилась торговля мехами, приведшая к многолетнему кровавому соперничеству между Англией и Францией. Кровавая борьба из-за мехов велась независимо от того, находились ли в данное время оба государства в войне между собой, или же официально у них был мир. Подобно тому, как пираты всех наций, обитавшие на островах Вест-Индии, захватывали города и непрестанно воевали с испанцами, не обращая внимания на отношения своих метрополий, так и меховые компании строили свои крепости, вступали в союзы с разными индейскими племенами и устраивали при их помощи целые сражения со своими конкурентами.

Знаменитая Гудсоновская Компания была образована в Англии в 1670 году и получила монополию на всю торговлю на берегах Гудсоновых залива и пролива и в областях, орошаемых реками, впадающими в этот залив. Компания эта, как и все подобные ей компании того времени, обладала и такими правами, которые обычно осуществляются только государственной, суверенной властью. Любопытно отметить, что монополия на торговлю в заокеанских странах была предоставлена испанцам и португальцам... римским папой! Сила экономических причин во все времена и у всех народов действует совершенно одинаково. И из-под маски, лицемерно надеваемой духовенством, выглядывает все та же свирепая и жадная морда капиталиста-эксплуататора!

Вообще говоря, большинство старых экспедиций снаряжалось компаниями купцов, искавших новых рынков для сбыта

своих товаров. В этом отношении интересно упомянуть о сравнительно небольших путешествиях Джона Пуля, совершенных им в 1610—1614 гг. на средства английских купцов, заинтересовавшихся плаванием Гудсона к Новой Земле. Имея поручение попробовать еще раз отыскать северо-восточный проход и вместе с тем постараться дойти до северного полюса, Пуль достиг 79° 50′ с. ш., идя вдоль западных берегов Шпицбергена, которые он очень подробно описал. Оттуда он спускался к Медвежьему острову, который после этого посещал два года под ряд. Медвежий остров, открытый в 1596 году во время путешествия Баренца, был вторично „открыт" в 1603 году английским моряком Стефаном Беннетом, который и назвал его островом Черри, в честь Фрэнсиса Черри, снарядившего на свой счет экспедицию Беннета. Англичане долго называли Медвежий остров тем именем, которое ему дал Беннет. К тому времени в водах, омывающих Шпицберген, довольно сильно развился китобойный промысел, и им занимались усердно голландцы и англичане, конкурируя здесь друг с другом. Впоследствии Медвежьим островом заинтересовалось и русское правительство, и в царствование императрицы Анны Иоанновны туда было послано несколько саксонских горных чиновников, нашедших там серебряную руду. Англичане же сообщали о нахождении на Медвежьем острове каменного угля и олова.

Мы упомянули только что о том, что Медвежий остров был открыт Баренцом в 1596 году, а ранее отмечали, что и Шпицберген был впервые замечен голландцами во время той же экспедиции. Но норвежские исследователи приписывают честь открытия Шпицбергенского архипелага своим соотечественникам, хотя и не приводят неоспоримых доказательств в подкрепление своего предположения. Впрочем, те же норвежцы указывают на следы раннего пребывания русских на островах архипелага, что заставляет нас еще раз задуматься над вопросом о ранних плаваниях русских мореходов от беломорского побережья к угрюмым берегам Груманта.

В том же году, когда Пуль плавал к Шпицбергену и Медвежьему острову, голландец Ян Корнелиссон фан-Горн пытался пройти на восток, обогнув Новую Землю с севера. Встретив сплошной лед между Землей Франца-Иосифа (тогда еще неизвестной) и Новой Землей, он вынужден был вернуться домой. Спустя 13 лет, основанная в 1614 году в Голландии Северная или Гренландская торговая компания снарядила экспедицию под начальством Корнелиса Босмана для поисков северо-восточного прохода. Благополучно пройдя Югорским шаром в Карское море, голландцы встретили там такую массу льдов, что с большими трудностями выбрались из них. Но русские промышленники рассказывали Босману, что Югорский шар через два года на третий бывает свободен ото льдов. Это было последнее путешествие голландцев к Новой Земле, предпринимавшееся в поисках кратчайшего пути в Индию. Испытав столько неудач, они решили впредь пользоваться хотя и очень продолжительным, но зато более верным путем вокруг мыса Доброй Надежды или через Магелланов пролив, или огибая мыс Горн. Последний путь был открыт в 1615 году Лемером и Схоутеном.

Голландские китобойные суда в течение некоторого времени продолжали посещать Новую Землю, но затем перенесли поле своих действий в воды между Шпицбергеном и Гренландией, где китов было гораздо больше.

КИТОБОЙНЫЙ ПРОМЫСЕЛ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПОЛЯРНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Несколько подробнее расскажем о китобойном промысле и его значении для исследования полярных и приполярных областей. Здесь, так сказать, в чистом виде проявляется то положение, что именно экономические интересы толкали хозяев и их слуг — исследователей к новым открытиям, что самоотверженность и отвага многих полярных путешественников служили и служат только на пользу торгового капитала. В буржуазном мире часто, если не сказать — всегда, стремления науки — раскрыть тайны природы — остаются втуне, пока на помощь не придут денежные средства, собранные теми или иными капиталистами, заинтересованными в увеличении своих прибылей. Очень редки в истории человечества случаи, когда полярные экспедиции снаряжались бескорыстными меценатами. Систематическое изучение своих природных богатств в плановом порядке осуществляется лишь у нас в СССР, где государство ежегодно снаряжает десятки экспедиций, которые работают в полном соответствии с общегосударственными планами использования всех естественных богатств страны, ее скорейшей индустриализации, в интересах возрождения и развития народов дальнего Севера. Изучение европейской и азиатской частей советских полярных областей ведется особыми методами, отличными от методов, применявшихся и применяемых капиталистическими государствами.

Так или иначе полярное исследование многим обязано промышленникам, занимавшимся китобойным промыслом и боем морского зверя в полярных областях. Такие китобои, как, например, Скорсби, оставили по себе славную память в истории исследования Арктики.

Китобойный промысел, зверобойный промысел и рыбная ловля приносят такие богатства, что уже в давние времена между различными государствами ведется упорная борьба за господство на морях. Еще в 1295 году английский король Эдуард I предоставил некоторым государствам право на свободное занятие рыбным промыслом у берегов Англии и вместе с тем потребовал признания своего суверенитета над морями.

В XVIII веке захват промысловых судов, каперство, а иной раз и открытое пиратство стояли в порядке дня, и различные правительства то и дело посылали свои военные суда для защиты рыбачьих флотилий. В дело вкладывались большие капиталы, китобойный промысел давал занятие сотням кораблей и тысячам моряков. Голландия основала на Шпицбергене целый город Смеренбург (Ворваньск) с огромными жироварнями и рыбосушилками. Иногда на рейде собиралось одновременно до 300 кораблей, а население поселка доходило до 15 000 человек. Но хищническое истребление китов привело к тому, что воды

между Гренландией и Шпицбергеном перестали привлекать промышленников, и китобойный промысел стал развиваться в южных полярных областях. Сейчас первое место в этой отрасли промышленности принадлежит Норвегии, которая, по данным официальной статистики, за время с 1909 по 1925 год добыла в Антарктике 5 500 000 бочек китового жира на сумму 575 миллионов крон.[1] Китобойные суда заходят далеко на юг, как прежде они заходили на север.

ПЛАВАНИЯ У РУССКИХ СЕВЕРНЫХ БЕРЕГОВ В XVII ВЕКЕ

До сих пор мы не описывали путешествий русских мореходов, хотя нет никаких сомнений в том, что наши поморы и жители крайнего севера около Печоры уже в стародавние времена занимались промыслом в приполярных областях и бесстрашно заходили далеко в открытое море. Вспомним, что спутники Баренца были спасены русскими промышленниками, что экспедиция Босмана получила от русских мореходов ценные сведения о состоянии льдов в Югорском шаре. Наконец, обилие старинных крестов и остатки прежних становищ на новоземельском побережье указывают на частое посещение этих мест русскими моряками. Встречаются, как мы уже упоминали, и следы раннего пребывания русских на островах Шпицбергенского архипелага — Груманта. Но, кроме устных преданий, до нас почти не дошло ничего достоверного о ранних плаваниях жителей наших северных европейских и азиатских окраин. Сохранилось предание, что еще до основания Соловецкого монастыря в 1435 году новгородские выходцы из семейства Старостиных ставили на западном берегу Груманта избы. Более точные данные о появлении русских промышленников на Шпицбергене, еще до открытия его Баренцом, содержатся в письме датского короля Фредерика II (1576) к некоему Людвигу Мунку в Вардехюсе. Король дает ему приказ начать переговоры с русским коршиком Павлом Нишецом,[2] живущим в Коле и ежегодно бывающим в „Гренландии“ (Груманте). Нишец будто бы уже предлагал норвежским горожанам из Троньема сообщить им различные сведения об этой земле и провести туда их судна. В XVII веке на Мурманском берегу было много рыбачьих становищ и, очевидно, там были уже развиты рыболовство и торговля. Поэтому вполне вероятно, что русские мореходы вроде Нишеца или Старостиных совершали в ту эпоху далекие плавания.

За год до плавания фан-Горна некий Вильям Гурдон, именовавшийся „главным уполномоченным лоцманом для открытия реки Оби“, прибыл с грузом товаров в Пустозерск и оттуда направился к Новой Земле. В устье Печоры он видел 24 русских ладьи, с 10—16 человеками команды на каждой, которые собирались плыть в Мангазею,— на восток от Оби. Англичанам говорили, что товары в Карскую губу обычно отправляются

---

[1] По последним данным, за промысловый сезон 1934—1935 гг. норвежские промышленники добыли в Антарктике 1 160 000 бочек китового жира, а промышленники других стран — 1 256 000 бочек. Истребление китов ведется там весьма интенсивно!

[2] Вероятно, имя это искажено, и его следует читать „Никич“ или „Никитич“.

морским путем, а затем идут частью по сухопутью, частью по двум рекам и одному озеру и затем прибывают к устью Оби. Известно, что беломорские промышленники нередко плавали в Мангазею — первый русский город в Сибири, основанный в 1601 году на реке Тазе.

Об основании этого города до нас дошло несколько довольно противоречивых известий. По одному из них Мангазея была основана в 1600 году князем Шаховским и Данилой Хряпуновым, посланными из Тобольска по приказу Бориса Годунова, причем поводом к их посылке послужили слухи о богатом промысле в этой области соболей. Но по другому известию Шаховской и Хряпунов, плывшие с сотней казаков сперва вниз по Оби на кочах, [1] а потом следовавшие сухим путем на оленях, подверглись нападению ненцев, перебившихь часть казаков и обративших остальных в бегство „с одною душою да телом". Поэтому „острог" на реке Тазе был построен только в 1601 году воеводами князем Василием Масальским и Савлуком Пушкиным, посланными уже с двумя сотнями казаков. Во всяком случае с 1601 года была начата постоянная торговля с местным населением, с которого вместе с тем взимался и ясак, т.-е. казенные пошлины и подати. Спустя семь лет ясак в Мангазею доставлялся уже не только ненцами, жившими на реке Тазе, но и ненцами и тунгусами с Енисея. Значит, влияние Мангазеи распространилось и на более далекие области. Около 1610 года к востоку от Мангазеи было построено зимовье при впадении в Енисей реки Туруханки, получившее потом название Новой Мангазеи или Туруханска. В 1619 года Старая Мангазея выгорела, но вскоре опять обстроилась,— сохранилось известие, что в 1626 году она была окружена деревянной стеной в 131 сажень длиной. Это свидетельствует о том, что размеры поселения были совершенно ничтожны. Второй пожар, происшедший в 1642 году, сильно подорвал значение Старой Мангазеи и явился причиной переселения большинства жителей в Новую Мангазею, где в начале лета устраивались ярмарки и происходил меновой торг с туземцами. Но настоящее запустение Старой Мангазеи начинается с 1672 года, когда она была упразднена по указу царя Алексея Михайловича. Новая же Мангазея продолжала развиваться и в 1677 году была уже довольно большим городом, обнесенным стеной с башнями, и имела гарнизон из сотни стрельцов.

О Старой Мангазее упоминается еще и в начале XVIII века, но она влачила в это время уже весьма жалкое существование. От прежнего ее „величия" не осталось и следа. А между тем в эпоху ее расцвета в ней было, по преданию, 4 улицы и до 200 домов, три церкви, пороховой и винный погреба, два хлебных магазина, гостиный двор с 20 лавками и два питейных дома. В 50-х годах прошлого столетия „все место заросло березняком, и только в иной яме высунувшийся гнилой конец бревна да находимые человеческие и конские кости свидетельствуют о прошлом".

[1] Кочами назывались широкие, плоскодонные, бескилевые суда, в длину 20—25 метров. При попутном ветре ставили паруса, но в остальных случаях кочи передвигались при помощи весел.

Туруханск пережил Мангазею и существует и поныне, но торговля его постепенно хирела, а в 1822 году он из окружного города был переименован в заштатный.

Нет никакого сомнения, что в той области, где была основана Мангазея, еще в стародавние времена велась торговля между местным населением и русскими поморами, посещавшими этот край. На карте Баренца за рекой Обью изображена какая-то Молгомазия, причем сведения о ней были, несомненно, почерпнуты Баренцом из отчета знаменитого Антона Дженкинсона, пять раз приезжавшего в Московское государство послом английской королевы Елизаветы. Дженкинсон рассказывает, что „в восточной стране, за Югорскою землею, река Обь составляет ее самую западную часть. По берегу моря живут люди „... и страна их называется Монгомзей, они питаются мясом оленей и рыб..." Ни сам Дженкинсон, ни его спутники не бывали в этих краях, и, стало быть, все эти сведения получены англичанами от русских. В сказании „о человецех незнаемых в восточной стороне", относящемся к концу XV века и составленном, вероятно, кем-то из новгородских купцов, побывавших за Уралом, рассказывается, что „на восточной стороне, за Югорскою землею, над морем, живут люди... зовомы Монгонзеи...[1] Сии же люди невелики возрастом, плосковиды, носы малы, но резвы вельми, и стрельцы скоры и горазды. А ездят на оленях и на собаках, а платье носят соболие и оленье, а товар их соболи".

Таким образом, город Мангазея стал центром торговли, уже существовавшей в этой области до его основания. Иными словами, Мангазея была следствием стародавних торговых отношений, а не причиной их. Стоило только измениться обстановке, и Мангазея как Старая, так и Новая запустели. Установление постоянной торговой связи с Западной Европой через Архангельск было, конечно, той главнейшей причиной, которая обрекла на гибель первые сибирские пункты морской торговли.

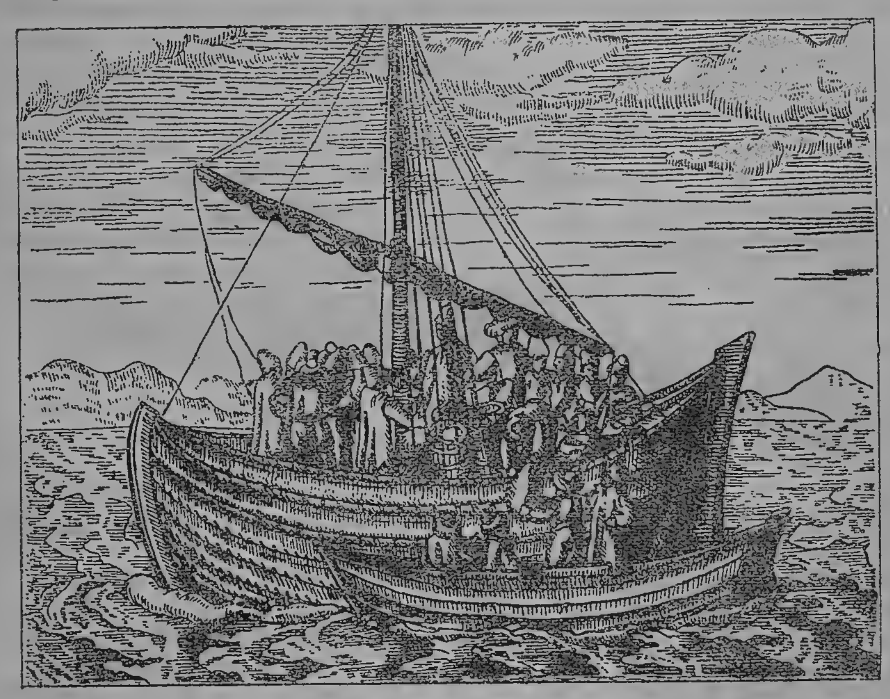
Промышленники проходили под парусами через Югорский шар в Карское море, затем входили в речку Мутную, поднимая свои суда бечевой вверх по течению. Эта процедура занимала около восьми суток. Достигнув двух небольших озер, мореходы выгружали суда и перетаскивали их волоком по суше через перешеек, шириною около полукилометра, в озеро Зеленое, из которого течет в Обскую губу речка Зеленая. По этой реке они и доплывали до Оби. Есть сведения, что уже в 1614 году в Европу прибыл этим путем первый груз русской пушнины. Таким образом, Карские экспедиции имеют за собой трехвековую давность! Заметим кстати, что там, где когда-то с трудом пробивались сквозь льды неповоротливые голландские и английские корабли, теперь безопасно, точно и постоянно ходят советские пароходы.

По другим сведениям, русские промышленники ходили на Обь и морским путем — даже проникали в Карское море через Маточкин шар. Существует рассказ, сохранившийся в английских источниках, что какой-то русский в 1584 году брался за

[1] Имеются в виду ненцы.

50 рублей провести сухим путем от Печоры в Обь. Там же сообщается и об одном западноевропейском судне, которое потерпело крушение в устье Оби, причем команда его была перебита туземцами. От Вайгача же к Оби было, якобы, очень легко пройти.

Плавание от Архангельска до Оби обычно занимало три-четыре недели, а из Оби в Енисей — две-три недели. Из Оби русские промышленники плавали и прямо на Новую Землю в своих „бусах" (от голландского buyzen). Впоследствии большой для них помехой стало распоряжение правительства (указ царя Михаила Федоровича 1620 года) об организации в летнее время сторожевых постов в Югорском шаре и на Матвеевском острове



Русская ладья XVI века

для взимания пошлин с иностранцев и для наблюдения за тем, чтобы беломорцы и печорцы не проходили на восток морским путем в устья Оби и Енисея. Правительство, очевидно, не желало, чтобы иностранные суда плавали в Обь, минуя Архангельск, а кроме того опасалось, как бы русские промышленники не начали вступать в торговые отношения с иностранцами на севере, в обход всяких пошлин и податей.

Меры московского правительства, разумеется, ничуть не содействовали развитию духа предприимчивости и стремлению к изучению неведомых стран. Сборы взимались с вымогательством и нарушением элементарных прав личности, и это отбивало у купцов всякую охоту отправляться на Обь ради промысла, и без того чрезвычайно тяжелого и опасного. Амстердамский бургомистр Витсен сообщает, что в 1648 году пустозерский воевода за три-четыре года составил себе капиталец в 12—15 тысяч рублей. Поэтому промышленникам пришлось

перенести поле своей деятельности на северо-запад. Во всяком случае они промышляли на Груманте еще в начале XVIII века.

Но перейдем пока к другой области — к водам, омывающим северные и северо-восточные берега Азии, где со средины XVII века совершается ряд замечательных русских экспедиций, вызванных к жизни дальнейшим развитием Московского государства.

К концу предшествующего столетия завершается процесс превращения отдельных удельных княжеств, раздираемых междоусобными распрями, в одно государство, справившееся как с внутренними неурядицами, так и с внешним врагом. С завоеванием царств Казанского и Астраханского начинается естественное расширение государственных границ на восток — в сторону наименьшего сопротивления. Отдельные торговцы и искатели прибылей пускаются в поиски счастья, рассчитывая на большую возможность обделывать свои личные дела в тех странах, где новая государственная власть еще слаба, а туземное население не в состоянии выдержать наскок алчных и беззастенчивых пришельцев. Отдельные искатели прибылей соединяются в группы, объединяют свои силы и средства и решительно продвигаются на восток, беспощадно грабя местное население и обрекая его на „поток и разграбление“. Это продвижение за пределы Урала приобретает скорость лесного пожара; в изумительно короткий срок русские казацкие шайки покоряют Сибирь и через несколько десятилетий доходят до берегов Тихого океана. Путь на Дальний Восток, который европейцы ищут с запада по бурным волнам беспредельных океанов, русские находят на суше, проходя через столь же беспредельные пространства сибирских степных равнин и тундр. Золото и пряности привлекают к себе европейских мореплавателей,— драгоценная пушнина столь же властно манит к себе русских Колумбов и Кортесов, передвигающихся вперед на спине коня или на утлой ладье. Характер страны, ее необозримые равнины, пересеченные огромнейшими судоходными реками, чрезвычайно способствовали быстрому и неуклонному продвижению колонизаторов.

Их методы, их политика по отношению к порабощаемому туземному населению, их алчность и корысть ничем не отличаются от всего того, что проделывалось в Америке Кортесом или Пизарро. Но только там местное население было гораздо многочисленнее и в некоторых случаях гораздо культурнее, гораздо богаче, чем в Северной Азии, и потому произвол и насилие приобретали формы более жестокие, протекали в условиях большей остроты и напора. Да и сами завоеватели были культурнее наших „конквистадоров“, а потому об их деяниях осталось больше письменных памятников, которые теперь дают нам возможность представить себе совершенно точно и ясно, какими методами и способами „открывалась“ Америка, в частности страны Северной и Южной Америки, хотя бы те же Мексика или Перу, монархия инков, высококультурные государственные образования, уничтоженные и разгромленные хищными испанцами.

„Мирное“ продвижение Московского государства на восток вовсе не было таким, каким его хотят изобразить некоторые буржуазные историки, славословящие мудрость московских госу-

дарей и умиляющиеся перед теми благами культуры, которые несли с собой русские завоеватели туземцам. Кровавый след оставался позади них! Вслед за ними шествовали различные повальные болезни, которых не знали раньше туземцы. Некоторые племена были стерты с лица земли,— от них не осталось ничего, кроме названия. Только малочисленность населения, огромные пространства, по которым оно было разбросано, да незначительность русских отрядов привели к тому, что русские завоевания не оставили после себя такого же следа в истории и в памяти людей, как истребительные походы и разгул испанцев в Америке.

Мы уже указывали на причины, которые всегда и везде вызывали к жизни всяческие экспедиции и путешествия в чужие, неведомые и неисследованные страны. В XX веке только наивный или легкомысленный человек может серьезно верить в исследовательские наклонности, скажем, Ермака! Экономические причины, поиски новых рынков сбыта, новых источников прибыли, новых объектов хозяйственной эксплоатации толкали беззастенчивого предпринимателя на путь географических исследований.

И вот вместе с военными отрядами, проникающими на восток, вместе с разгульными и удалыми полуразбойниками, полумятежниками, представителями разнузданной вольницы, в неведомые страны направляются купцы и промышленники, которые иногда идут впереди таких отрядов, иногда же следуют за ними по пятам. Россия, отделенная от Америки с запада пространством всей Европы и могучим Атлантическим океаном, достигла американских берегов с востока и открыла человечеству, что Азия близко подходит к Америке, а от азиатского берега можно легко и быстро добраться до американского побережья. Это открытие стало возможным после многих сухопутных путешествий и плаваний русских исследователей, хотя, конечно, они никогда не были исследователями в истинном смысле этого слова!

В самом начале XVII века в устье реки Таза было основано торговое поселение Мангазея, о чем мы уже упоминали. Туда приходили на судах из Карской губы и с Оби. Приблизительно в то же время отряд казаков спускался по Енисею до Ледовитого океана и доходил до устьев реки Пясины. Вслед за Обью и Енисеем была открыта и третья сибирская река, величайшая из всех,— Лена. Весной 1628 года казачий десятник Василий Бугор с десятью казаками захватил всю область реки Лены и „привел к покорности“ якутов и тунгусов, обложив их податью. Для удержания завоеванного края Бугор оставил на всем протяжении огромной реки только шесть человек!

Мы не можем останавливаться здесь на сухопутных путешествиях, ибо они выходят за пределы нашей задачи. Нам и так уже пришлось сделать значительное отступление, оправдываемое желанием дать объяснение тем причинам, которые привели к далеким экспедициям в страны крайнего севера Азии. Перейдем теперь к морским путешествиям, совершенным русскими мореходами, исследователями той же категории, о которой мы только что упоминали выше. Из этих путешествий самым замечательным было плавание Дежнева, совершенное в 1648 году.

За два года перед тем некий Исай Игнатьев плавал на восток от устья реки Колымы на лодках вдоль берега, причем доходил, вероятно, до Чаунской губы. Во время плавания он вел торговлю с чукчами и выменял у них много моржовой кости и мамонтовых клыков. Известие об этом заинтересовало и других предприимчивых людей, и летом 1647 года якутский казак Семен Иванович Дежнев отправляется за моржовыми клыками на реку Анадырь из устья реки Колымы на четырех кочах. Однако льды помешали продвижению на восток, и суда Дежнева вынуждены были вернуться. Но на следующий год промышленники Федор Алексеев и Анкудинов снарядили новую экспедицию в составе семи кочей и послали ее на восток искать реку Анадырь. На каждой из кочей было по тридцати человек, так что по тому времени состав экспедиции был весьма внушительный и по численности своей больше напоминал военный поход, чем промысловую экспедицию. О судьбе четырех кочей не сохранилось никаких сведений. Может быть, они вернулись, а, может быть, погибли. Три остальных судна дошли благополучно до Чукотского Носа, т. е. мыса Дежнева.

Дежнев вел записи плавания и отметил в них, что море было свободно ото льдов, и никаких препятствий при передвижении на восток не встречалось. За Святым Носом (мыс Шелагский) судно Анкудинова потерпело крушение, но все люди были спасены и посажены на уцелевшие кочи. После того суда разлучились: Дежнев продолжал плавание вдоль Чукотского берега до реки Анадыри, к которой прибыл в октябре того же года, Анкудинов же попал на Камчатку, где умер от цынги. Таким образом, Дежнев со своими спутниками обогнул восточную оконечность Азии и за 80 лет до Беринга прошел проливом, отделяющим азиатский материк от Америки. Наверно, мореплаватели видели оба эти берега, так как, судя по сообщению Дежнева, погода в это время стояла хорошая.

Отчет о замечательном плавании Дежнева, разрешившего важнейшую географическую загадку, долго лежал в якутском архиве, пока его не извлек оттуда академик Миллер, участник первой камчатской экспедиции Беринга. Дежнев не отыскивал кратчайшего пути в Индию,— едва ли он даже знал о существовании такой страны. Но он доказал, что Азия не соединяется с Америкой.

Год спустя Стадухин в семь дней проплыл от Колымы почти до Чукотского Носа (мыса Дежнева), причем море, повидимому, опять было свободно ото льдов. Недостаток продовольствия заставил Стадухина вернуться к Колыме. Из позднейших плаваний можно еще упомянуть плавание казака Тимофея Булдакова, отправившегося на восток с Лены и потерявшего свое судно во льдах около Индигирки.

Мы привели здесь краткие сведения о тех экспедициях XVII века, которые являются достоверными. Но надо думать, что в ту же эпоху совершались еще многие другие плавания русских промышленников вдоль северных азиатских берегов, к сожалению, оставшиеся неизвестными.

Любопытно отметить, что со времени плавания Дежнева долго ходила молва, будто бы часть его спутников, плывших

на четырех кочах и отбившихся от других судов, не погибла, а попала в Америку. Там, будто бы, еще в 1779 году жили люди, говорившие по-русски, поклонявшиеся иконам и носившие большие, густые бороды.

Следующее по времени путешествие, на этот раз в европейских водах и совершенное иностранцами, относится к 1653 году, когда три корабля, снаряженные датским королем Фредериком III, прошли до Печоры. Но описание этого плавания, составленное французским врачом де-ла-Мартиньером и вышедшее в свет в Париже в 1671 году, полно обычных для того времени извращений и преувеличений. К числу подобных же описаний можно отнести и отчет о плавании португальца Мельгюера в 1660 году, который, якобы, прибыл в Европу из Японии через Берингов пролив.

Спустя несколько лет — в 1664 году одно голландское китобойное судно под командой Фламинга доходило до Новой Земли у мыса Желания, откуда затем прошло к востоку-юго-востоку до 74°. Плавание это известно тем, что измерение морских глубин и характер грунта заставили Фламинга предположить существование к северо-востоку от Новой Земли какой-то еще неизвестной земли. Теперь мы знаем, что приблизительно здесь находится так называемая Северная Земля, у берегов которой была установлена в 1930 году радиостанция, где зимовали советские ученые.

Спустя два года в те же воды ходило еще несколько голландских судов, но сведений об их плавании до нас не дошло. Известно лишь, что перед отплытием из Голландии мореплавателям были вручены, между прочим, письма на еврейском языке. Какую цель должна была преследовать экспедиция, и кому предназначались письма,— неизвестно. В 1675 году китобой Корнелис Снобеггер высаживался на берегах Новой Земли и нашел там руду, содержавшую, по его мнению, драгоценные металлы. Решив пренебречь зверобойным и китобойным промыслами, ради которых он пришел сюда, Снобеггер нагрузил судно рудой и отбыл в Голландию, где оказалось, что руда эта содержит такое ничтожное количество серебра, что процесс его выделения не оправдывает издержек производства. В том же столетии (вероятно, в конце его, точно год неизвестен) голландский шкипер Корнелис Роуле поднялся к северу вдоль берегов Новой Земли и дошел якобы до 84°,5 или 85° с. ш. Там он нашел какую-то „сильно изрезанную землю“, а вдали видел открытое море. С высокой горы было видно, что можно подняться к северу еще на несколько дней пути. Кругом было много птиц, которые нисколько не боялись приближения человека. Можно предполагать, что Роуле видел Землю Франца-Иосифа. Но вполне доверять свидетельству Роуле слишком рискованно. Не раз бывало, что даже очень авторитетные люди попадали впросак и легкомысленно повторяли россказни моряков, желавших просто подшутить над простаками!

Во второй половине XVII века в Англии снова пробудился интерес к отысканию пути через северо-восточный проход. Известия о том, что около Новой Земли море бывает свободно ото льдов, а также рассказы о двух голландских кораблях, якобы

прошедших до 89° с. ш. (сообщение капитана Гульдена в 1650 году), и мнение де-Фера о существовании открытой полосы воды вдоль азиатских берегов привели к тому, что английский капитан Джон Вуд решил отправиться на поиски северо-восточного прохода между Шпицбергеном и Новой Землей. Между прочим Вуд высказывал уверенность в том, что на северном полюсе так же тепло, как и у полярного круга, и что вместо девятимесячного плавания можно дойти этим путем до Японии в шесть недель.

Выйдя в начале июня 1676 года из устья Темзы, суда Вуда через месяц подошли к берегам Новой Земли, но здесь фрегат Вуда „Спидуэлл" потерпел аварию, и команде его пришлось спасаться на берегу. Второй корабль экспедиции скрылся из вида в тумане. Уцелевшая от крушения одна лодка не могла вместить всей команды фрегата, и моряки в течение десяти дней не знали, что им предпринять для спасения. Раздавались даже голоса, что нужно уничтожить единственную лодку, дабы всех постигла одинаковая участь. Капитан Вуд вздумал раздать команде спиртные напитки, чтобы матросы все время пребывали в состоянии непробудного опьянения и не помышляли об ожидавшей их ужасной участи! К счастью, тут появилось второе судно экспедиции, которое приняло к себе на борт потерпевших крушение, после чего Вуд вернулся в Англию.

Крах задуманного Вудом предприятия привел к тому, что он из ревностного защитника северо-восточного прохода превратился в самого яростного противника его и стал доказывать, что Новая Земля составляет единое целое со Шпицбергеном, а северо-восточный проход существует только в воображении голландцев!

Путешествие Вуда было последним, предпринятым из Европы в Китай через северо-восточный проход. До экспедиции Норденшельда в 1878—1879 гг. больше никто не пытался совершить непрерывное плавание этим путем. С тех пор и Новая Земля перестала привлекать к себе внимание европейских мореплавателей; исследование ее всецело перешло к русским. Впрочем, в 1688 году Новую Землю вторично посетил голландец Фламинг, который с высокой горы видел Маточкин шар, хотя точных сведений об этом в нашем распоряжении нет.

Нам остается рассказать еще об одной русской экспедиции XVII века, чтобы закончить обзор ранних полярных плаваний, совершенных в водах, омывающих северные берега Европы и Азии.

Упоминавшийся ранее амстердамский бургомистр Витсен описывает одно замечательное плавание со слов коршика Родиона Иванова, совершившего его. Этот Иванов в 1690 году занимался промыслом у восточного берега Карского моря и, потерпев крушение на Шараповых Кошках, вынужден был остаться на зимовку со своими четырнадцатью сотоварищами на полуострове Ямале.

Зимовье было построено из глины, смешанной с моржовой и тюленьей кровью и шерстью. Эта смесь при высыхании так затвердела, что необыкновенный строительный материал дал хорошую защиту зимовщикам от холода, ветров и хищных

зверей. В избе сложили печь, которую топили плавниковым лесом, собирая его на берегу. В первую неделю потерпевшие кораблекрушение питались только морскою капустой, примешивая к ней муку. Но потом стали есть мясо тюленей, моржей и даже медведей, хотя к последнему прибегали неохотно. Иногда чувствовался такой недостаток в пище, что зимовщики ели сапожную и шубную кожу, вымачивая ее в пресной воде. От дурного питания и недостатка движения развилась цынга, от которой погибло 11 человек. Весной на остров прибыли с материка ненцы, отнявшие у русских часть их улова. А улов этот был очень обильный. За время зимовки промышленники убили множество моржей и тюленей. Удивительно, что Иванов с товарищами страдали от голода при такой удачной охоте. Некоторые исследователи объясняют это тем, что русские мореходы считали мясо морского зверя „поганым" и потому не ели его, обрекая себя на голод и тяжелые заболевания. Предубеждение оказалось сильнее рассудка.

Боясь ненцев, мореходы не решались перебраться на материк и ждали помощи и спасения от кого-нибудь из своих соотечественников. Надежды не обманули их. На следующий год Иванов и трое его спутников были спасены русским промысловым судном.

Путешествие Иванова — единственное точно известное нам плавание русских до XVIII века. В половине этого столетия некий корщик Лошкин проплыл вдоль восточного берега Новой Земли, но подробностей его плавания не сохранилось.

ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ БЕРИНГА

Перейдем к описанию знаменитой экспедиции Витуса Беринга, которая по обширности своих замыслов и объему выполненных ею работ не имеет себе равной в летописях географических исследований прежнего времени. Поводом к этой экспедиции, заслужившей название Великой Северной, послужило желание Петра Великого узнать, соединяется ли Азия с Америкой. Петр сам составил инструкцию и поручил генерал-адмиралу графу Апраксину привести ее в исполнение. Во главе экспедиции был поставлен капитан Витус Беринг, датчанин по происхождению, перешедший на русскую службу. Позднее, уже в царствование Анны Иоанновны, задачи экспедиции были расширены, и на нее было возложено описание морского берега от Архангельска к востоку до американского материка и разных островов, рассеянных по Восточному океану. Не нужно забывать, что в эту эпоху побережье Тихого океана от Японии на север еще не было нанесено на карту, а северо-восток Азии был мало известен. Но русские не раз слышали от туземцев, живущих на побережье Азии, об островах, лежащих на севере, и потому Новосибирские острова были известны уже в 1650 году.

Беринг выехал из Петербурга в 1725 году, уже после смерти Петра Великого, и повел с собой огромный обоз, который вез все необходимое для экспедиции и даже материал для постройки новых судов. После неисчислимых трудностей Беринг добрался морем до Охотска, откуда отправился в Нижнекам-

чатск, где в 1728 году им был спущен на воду бот „Св. Гавриил“. В этом боте Беринг прошел к северо-востоку, нанося берега Азии на карту. Достигнув 67°18′ с. ш. и увидев, что „земля более к северу не простирается“, Беринг решил, что азиатский берег уклоняется к северо-западу. Между прочим во время зимовки в Нижнекамчатске Беринг слышал, что в ясные дни на востоке бывает виден берег, и что, кроме того, к побережью Камчатки нередко заносит течением деревья со свежей листвой. По собственному опыту он убедился, что в море, где он плавал, не разводило такого большого волнения, какое можно было ожидать в открытом океане. Из всего этого он заключил, что неподалеку от Камчатки в восточном направлении от нее лежит какая-то земля. В июне 1729 года Беринг вышел в море и пошел прямо на восток с целью осмотреть эту землю. Однако ему удалось пройти в этом направлении не больше 200 км, так как сильный ветер с северо-востока заставил его повернуть на запад. Обойдя южный мыс Камчатки, Беринг благополучно прибыл в Охотск, явившись первым европейцем, плававшим в этих областях. Именем его, по справедливости, назван пролив, отделяющий Азию от Америки.

Решив, что поставленная ему задача выполнена, Беринг вернулся в Петербург, где однако к его донесениям отнеслись довольно недоверчиво. Все же ему удалось добиться того, что его два „предложения“, в которых он высказывал мнение о снаряжении новой экспедиции для исследования северного и северо-восточного азиатских берегов, были одобрены сенатом и адмиралтейств-коллегией. В результате, в декабре 1732 года последовало распоряжение о назначении второй камчатской экспедиции, причем в задачу ее входило отыскание судоходного морского пути из Белого моря в порты Восточной Сибири. Работы экспедиции должны были вестись с моря и с суши от различных исходных пунктов. Этими пунктами были: Архангельск — для изучения участка пути от Белого моря до реки Оби; затем Тобольск для участка устье Оби — река Енисей; далее Якутск, для изучения побережья Азии от устья Енисея до устья Лены, и от устья Лены через Берингов пролив к Камчатке. Пятая партия под начальством самого Беринга выехала весной 1733 года из Петербурга и направилась на восток, но вследствие разных затруднений и препятствий только в 1740 году смогла выйти в море из Охотска, так как доставка всего необходимого и постройка судов заняли несколько лет.

Работы экспедиции длились около десяти лет (1733—1744) и дали огромные результаты. Был нанесен на карту почти весь северный азиатский берег и доказано, что Азия отделяется от Америки проливом, наиболее узкая часть которого не достигает 100 км. Посредине этого пролива, между островами Ратманова и Крузенштерна и группой островов Диомида, проходит сейчас на 168° 49′ 30″ з. д. государственная граница между СССР и США. К сожалению, многочисленные отчеты экспедиции своевременно не были опубликованы и долго лежали погребенными в архивах.

Проследим работы Великой Северной экспедиции с запада на восток и остановимся прежде всего на экспедиции лейтенан-

тов Муравьева и Павлова (1734—1735 гг.). Экспедиция эта, выйдя в море на двух кочах, т. е. обычных промысловых судах, подобных тем, на которых совершил свое плавание Дежнев, прошла благополучно Югорским шаром в Карское море, дойдя до восточного его берега и достигнув широты 72° 35′, но затем за поздним временем вернулась к реке Печоре, где и зазимовала. В июне следующего года суда опять вышли в море, но должны были снова вернуться к месту прежней стоянки из-за встреченных льдов.

В 1736 году оба командира были отданы под суд „за многие непорядочные, леностные и гнусные поступки" и вместо них прислан лейтенант Малыгин. В то же время из Архангельска были отправлены два палубных бота под командой лейтенантов Скуратова и Сухотина, которые и дошли до Югорского шара, где общее командование над экспедицией принял лейтенант Малыгин. Перезимовав в реке Каре, экспедиция пошла летом 1737 года на север и благополучно обогнула полуостров Ямал. Повидимому, это был один из первых случаев такого плавания, ибо, как мы уже знаем, русские промышленники, следуя в Обскую губу, обычно протаскивали свои суда волоком через перешеек между реками Мутной и Зеленой. Пройдя Ямал, Малыгин пошел дальше на восток и, обогнув Олений мыс, вошел в реку Обь.

В 1738—1739 гг. лейтенант Скуратов и подштурман Головин прошли из Обской губы обратно в Архангельск, и на этом закончилась деятельность западного отряда Великой Северной экспедиции, продолжавшаяся целых пять лет.

Поручение совершить путь от устья Оби до реки Енисея было возложено на лейтенанта Овцына, одного из тех трех искусных морских офицеров, которых было предписано Берингу „употребить для изведания пути по Ледовитому морю". Летом 1734 года Овцын отправился из Тобольска на дубель-шлюпке „Тобол", но, дойдя только до 70° с. ш., вынужден был вернуться из-за льдов и зимовать в Березове. Он снова предпринимал неудачные попытки в 1735 и 1737 годах, но так и не достиг устья Енисея. Тогда адмиралтейств-коллегия командировала в Тобольск мастера Ивана Кошелева, который построил там бот. На этом боте Кошелев вместе с Овцыным летом 1737 года благополучно спустился по Оби в море и беспрепятственно вошел в Енисей. На следующий год Овцын выехал в Петербург, предварительно отправив на том же боте штурмана Минина с приказом итти навстречу лейтенанту Прончищеву, на которого была возложена задача проплыть из Якутска до Енисея. Минин в сопутствии подштурмана Стерлегова и „рудознатца" Лескина дошел только до устья реки Пясины, откуда и повернул обратно. В следующие затем годы он дважды выходил в океан и доходил даже до 75° 15′ с. ш., но из-за непроходимых льдов не смог продвинуться дальше на восток.

Лейтенант Василий Прончищев, которому было дано предписание совершить путь от Лены до Енисея, вышел в плавание из Якутска вниз по Лене в июле 1735 года и с большим трудом выбрался в океан в середине августа. Направившись затем на северо-запад, он остался зимовать у Русской деревни

в устье реки Оленека под 72° 54′ с. ш. На следующий год Прончищев смог выйти в океан только 12 августа и, продолжая путь на запад, попал не доходя до Хатанги во льды, из которых едва выбрался. На север простирались такие сплошные ледяные поля, что экспедиции пришлось держаться ближе к берегу. Тем не менее Прончищев продолжал итти на запад и 31 августа достиг мыса и залива Св. Фаддея и острова Св. Лаврентия, причем ошибочно решил, что находится в устье Таймыра. 1 сентября Прончищев был на 77° 29′ с. ш., но скопление льдов заставило его повернуть к Хатанге, а потом и к реке Оленеку, куда экспедиция прибыла в средине сентября, потеряв своего начальника. По смерти Прончищева командование принял штурман Челюскин, который летом 1737 года привел судно экспедиции благополучно в Якутск. Позднее Челюскин поступил в распоряжение лейтенанта Лаптева и в мае 1742 года открыл самую северную оконечность Азии, названную потом в честь отважного исследователя мысом Челюскина.

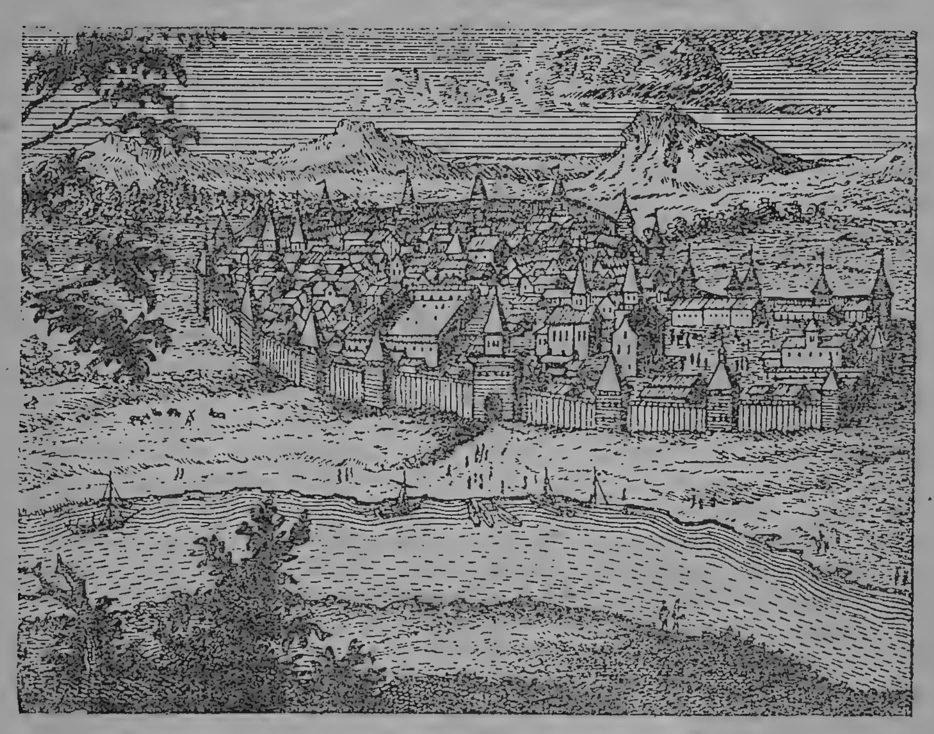
На место Прончищева был прислан из Петербурга лейтенант Харитон Лаптев с предписанием пройти до Енисея если не морем, то берегом. Выйдя в плавание в июле 1739 года, Лаптев дошел до реки Хатанги, где чуть не застрял во льдах. Однако, через неделю ему удалось возобновить плавание на запад, но уже в широте 76° 47′ сплошные льды опять загородили морякам путь. Пришлось возвратиться в Хатангскую губу и встать там на зимовку. С наступлением лета 1740 года Лаптев дважды пытался выйти в море, но оба раза неудачно. При третьей попытке его дубель-шлюпка потерпела крушение, и Лаптеву пришлось спасаться с командой на берег, которого им удалось достигнуть только потому, что уже с 30 августа наступили такие жестокие морозы, что море кругом замерзло. Укрываясь от сильнейших ветров и морозов в ямах, вырытых в земле, участники экспедиции больше месяца претерпевали всякие невзгоды, питаясь теми съестными припасами, которые они время от времени доставляли со своего судна, пока его не унесло в море. Выйдя затем в поход к Хатанге, они прибыли туда через 25 дней, потеряв по дороге от холода, голода и болезней 12 человек. На этом и закончилась попытка пройти от устья Лены к устью Енисея.

Замечательное плавание совершил лейтенант Дмитрий Лаптев, прошедший 37° градусов по долготе вдоль северного побережья Азии. Лаптев сменил лейтенанта Петра Лассениуса, на которого было возложено важнейшее задание — пройти от реки Лены до Камчатки через Берингов пролив. Лассениус, датчанин по происхождению, добровольно вызвавшийся итти в плавание, вышел в конце июня 1735 года из Якутска, но уже 14 августа вынужден был остановиться на зимовку у устья реки Хариулаха. Скоро среди команды началась цынга. Одним из первых умер сам Лассениус. Вслед за ним за три месяца погибли еще 11 человек. К концу зимовки от всей команды остались в живых только священник, подштурман и шестеро матросов.

По распоряжению капитана Беринга, бывшего еще в Якутске, начальником экспедиции был тогда назначен Дмитрий Лаптев, который летом 1736 года вышел из Якутска. Желая как можно

скорее обогнуть Святой Нос, Лаптев направился на северо-восток, но вскоре увидел необозримые поля сплошных льдов. Посоветовавшись с подчиненными, Лаптев вернулся к Лене, где остался зимовать. Среди команды стала быстро развиваться цынга. Но, наученный несчастной судьбой Лассениуса, Лаптев поил команду отваром кедровых шишек, кормил ее сырой мерзлой рыбой и заставлял быть в постоянном движении. В результате экспедиция потеряла за зиму всего лишь одного человека.

Беринг, узнав о результатах плавания Лаптева, приказал ему вернуться в Якутск и затем послал его оттуда в Петербург.



Якутск в XVIII столетии

Там решено было снова отправить Лаптева в Сибирь с предписанием описать северно-азиатское побережье сухим путем, если не удастся пройти из Лены на Камчатку морем. Вернувшись в Якутск летом 1739 года, Лаптев немедленно пустился в плавание. В середине августа он остановился у устья реки Яны, а затем продвинулся еще немного на восток, обогнув Святой Нос. Но вскоре судно замерзло во льдах у самого берега. Через несколько дней льды сорвали его с якорей и отнесли в море, где судно опять замерзло на расстоянии 65 км от берега. С большим трудом моряки перевезли с судна провиант и разное снаряжение в устье реки Индигирки к месту своей зимовки. Летом 1740 года Лаптеву удалось спасти судно, и, приведя его в порядок, он двинулся в дальнейшее плавание. Почти целый месяц экспедиция без всяких помех плыла на

восток, но затем льды заставили ее войти в устье реки Колымы, где Лаптев зазимовал. На следующий год экспедиция отправилась дальше. Проплыв не больше трех градусов по долготе, она вынуждена была из-за непроходимых льдов возвратиться к реке Колыме. По другим сведениям, Лаптев, опасаясь нападения чукчей, вернулся сухим путем в Анадырский острог.

Если принять во внимание примитивное оборудование и снаряжение различных отрядов, входивших в состав Великой Северной экспедиции, то надо признать, что ею были достигнуты поразительные результаты! Корабли, строившиеся обычно в местах, служивших исходными пунктами экспедиций, ни по конструкции своей, ни по размерам не отвечали условиям полярного плавания. Команды не имели достаточного опыта, быстро переутомлялись или погибали от болезней. С цынгой боролись плохо да и не умели бороться, а одежда и питание заставляли желать многого. И тем не менее лишь самая малая часть азиатского берега осталась не исследованной Великой экспедицией!

Здесь кстати упомянуть об одном случае длительного пребывания в полярных областях в условиях совершенно первобытного существования. Случай этот произошел в сороковых годах XVIII века, вскоре после того как погиб Беринг, но место действия на этот раз относится к водам, омывающим Европу. В 1743 году один мезенский купец отправил небольшое промысловое судно на Шпицберген для боя моржей и другого морского зверя. Бурей судно снесло к восточным берегам этого архипелага, почти недоступным из-за льдов. Окруженные со всех сторон льдами, несчастные промышленники не знали, на что им решиться, и после долгих колебаний остановились на зимовке, как на единственном выходе из создавшегося положения. Им было известно, что где-то неподалеку на берегу выстроена их же соотечественниками хижина. Часть экипажа осталась на судне, а четверо моряков отправились на берег отыскивать хижину, которую они действительно вскоре нашли. Отдохнув здесь, они пустились в обратный путь за своими сотоварищами, но к своему великому ужасу обнаружили, что судно унесло в море льдами! Очевидно ночью поднялся сильный ветер, который и разогнал льды. Нынешние промышленники, наученные долгим опытом, отлично знают, что в полярных областях с судна, затертого льдами, очень рискованно отлучаться надолго, как и очень опасно спускать экипаж на берег без достаточного снаряжения, даже когда кругом чистое море.

Вернувшись в хижину, четверо промышленников были вынуждены прожить здесь шесть лет и три месяца. Место их пребывания повидимому находилось под 77°,5 с. ш. Кругом расстилалась дикая, холодная пустыня. В хижине была сложена печь, на отопление ее шел плавник, в изобилии выкидываемый морем. За свое пребывание на острове промышленники убили 250 оленей, множество белых и голубых песцов и десять белых медведей. Эти сведения чрезвычайно интересны, потому что теперь на Шпицбергене очень мало оленей, а песцы там почти не встречаются. От холодов зимовщики не страдали, но снега выпадало так много, что их хижину приходилось откапывать из-под него.

В августе 1749 года к месту их бедствий подошло русское судно, которое и спасло троих оставшихся к тому времени в живых. Судно это было снаряжено „Сальной графа П. И. Шувалова конторой“, получившей от императрицы Елизаветы монополию на промысел китов, моржей и прочих животных в Белом море и Ледовитом океане. Русские полярные Робинзоны так точно вели счет дням, что за шесть лет и три месяца ошиблись только на два дня, не приняв в расчет двух високосных годов!

ПЛАВАНИЯ РУССКИХ МОРЕХОДОВ В XVIII СТОЛЕТИИ

Мы уже упоминали о том, что в исследовании северо-западного прохода наступил многолетний перерыв, и почти за весь XVII век и за первые сорок лет XVIII века не предпринималось никаких новых попыток в этом направлении. Лишь в том году, когда погиб Беринг, на поиски северо-западного прохода была снаряжена английским адмиралтейством экспедиция капитанов Мидльтона и Мура, организованная по инициативе некоего Доббса, доказывавшего, что Гудсоновская меховая компания нарочно препятствует всем попыткам отыскать проход из боязни ущерба для торговли этой компании. Экспедиция не дала никаких значительных результатов, но для поощрения дальнейших исследований в этой области в 1745 году был издан парламентский акт, объявлявший награду в 20 000 фунтов стерлингов тому великобританскому подданному, который откроет путь из Гудсонова залива в Восточный океан. Этой наградой парламент предполагал парализовать влияние Гудсоновской компании, если бы та действительно из своих корыстных интересов мешала делу исследования, подкупая начальников нежелательных ей экспедиций. Позднее в 1776 году этот акт был изменен: награда назначалась за открытие пути из Атлантического океана в Тихий в любом направлении к северу от 62° с. ш.

Обещанная награда соблазнила компанию из ста человек, которые купили в складчину два судна и отправили их в 1746 году в плавание под командой капитанов Мура и Смита. Но и эта экспедиция ограничилась только плаванием по Гудсонову заливу и не нашла выхода из него на север.

Плавания русских промышленников в восточных водах и сухопутные их поездки по северным берегам Сибири тем временем продолжались, и около 1750 года якутский купец Ляхов открыл между реками Хатангой и Анабарой полуостров, на котором в изобилии была найдена мамонтовая кость. Спустя несколько лет якут Этирикан открыл к северу от Святого Носа острова, где также были найдены кости мамонтов. Острова эти называются теперь Ляховскими. Узнав об этом, якутский купец Никита Шалауров спустился по Лене в поисках таких сокровищ. Проведя два года в устье Лены, Шалауров с большим трудом вышел в океан и пошел к востоку, пока позднее время года не заставило его зайти на зимовку в реку Колыму. В 1762 году он опять вышел в море и доходил до острова, лежащего на запад от Шелагского мыса, но снова был вынужден вернуться на место прежней зимовки. В июле 1764 года он возобновил свою попытку. Дальнейшая участь смелого мореплавателя не-

известна. Шалауров первый описал Чаунскую губу и нанес на карту азиатский берег от реки Яны до Шелагского мыса.

Сам Беринг, вместе с капитаном Чириковым, выбрал областью своей работы Тихий океан. Мы уже упоминали выше, что только в 1740 году Берингу удалось выйти из Охотска в море. Придя в гавань Петропавловска на Камчатке, Беринг перезимовал здесь и в начале июня 1741 года отправился в плавание на двух судах в восточном направлении. Буря разлучила корабли, и Беринг долго крейсировал у берегов Камчатки, поджидая спутника. Тем временем капитан Чириков достиг американского берега около того места, где сейчас находится город Ситка. Чириков видел вдали Алеутские острова, но не пошел к ним, а вернулся на Камчатку из-за цынги, начавшей свирепствовать среди экипажа. Беринг же, не дождавшись Чирикова и потеряв надежду найти его, тоже достиг Америки у мыса принца Уэльского и оттуда пошел к югу вдоль Алеутских островов, не предполагая однако, что это огромный архипелаг. Тогда же им были открыты и Командорские острова. У берегов одного из них на обратном пути Беринг потерпел аварию. Это был пустынный и малодоступный остров Авача, ныне называемый островом Беринга. Продолжать плавание на гребных судах было очень опасно, и потому пришлось высаживаться на берег почти без всякого продовольствия и снаряжения. В довершение всех бед экипаж был истощен и сильно пострадал от цынги. Большая часть спутников Беринга здесь и погибла. Едва успевали хоронить умерших, чтобы охранить трупы от диких зверей, рыскавших вокруг лагеря. 19 декабря 1741 года умер под открытым небом и сам Беринг, почти заеденный вшами, как писал его спутник, ученый Стеллер. К страданиям от тяжелой болезни присоединились еще муки голода, холода и сознание полной обреченности. Заслуги Беринга в области географического исследования огромны, и человечество по справедливости обессмертило его имя.

В 1763 году начальник Охотского порта, получив предписание „стараться о проведывании земель, лежащих как к северу от устья Колымы, так и против всего Чукотского побережья", отправил сержанта Андреева с этим заданием. Андреев, выехав из Нижнекамчатска, добрался до Ледовитого океана и достиг первого из Медвежьих островов. Продолжая путь по льдам, он благополучно прибыл на пятый или самый северный из этих островов. Интересно отметить, что на Медвежьих островах Андреев видел юрты, но не мог определить, какой народ в них обитает. С высокой горы на пятом острове Андреев видел к югу возвышенность около реки Колымы, а на севере что-то синело. Но путешественник не решился утверждать, что это была земля. Вероятно на следующий год Андреев повторил свое путешествие, потому что в инструкции, данной позднее капитану Биллингсу, было упомянуто об этой земле. По этой же, должно быть, причине в 1767 году в Ледовитый океан были посланы три геодезиста, которые в течение трех лет занимались исследованием области около Медвежьих островов и определили широту самого северного из них в 70° 58′. Оттуда они проходили еще на 50 км к северу, но никаких признаков земли не нашли.

Не все русские экспедиции этого периода занимались изучением азиатских берегов. В 1764 году Екатерина II, ознакомившись с описанными выше бедствиями четырех русских зимовщиков на Шпицбергене, предписала отправить туда экспедицию. Автор, у которого мы заимствуем сведения об этой экспедиции, пишет, что „бедственное пребывание промышленников на бесплодной земле сей тронуло чувствительное сердце монархини". Но дальше он невольно открывает истинные причины, которые руководили действиями чувствительной императрицы. Она „желала доставить новые способы и удобности для отважных промышленников Архангельской губернии", которые им могло дать открытие северо-западного или северо-восточного прохода. Организации этой экспедиции в значительной мере содействовали соображения знаменитого русского ученого М. В. Ломоносова, считавшего, что „в отдалении от берегов сибирских, на пять и семь сот верст, сибирский океан в летние месяца от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу".

В мае 1764 года на Шпицберген была отправлена небольшая флотилия из пяти судов, на которые была возложена задача — подготовить все для главного отряда экспедиции. Эта флотилия благополучно достигла западных берегов Шпицбергена, где оставила готовые срубы для постройки домов, бани, хлебного магазина и различное снаряжение, а затем вернулась в Архангельск. Зимовать на Шпицбергене должен был унтер-лейтенант Моисей Рындин с командой. В мае 1765 года из Колы вышли три судна главной экспедиции под начальством Чичагова, впоследствии известного адмирала, отличившегося в войне со шведами в 1788—1789 гг. Чичагов должен был обойти Шпицберген, а затем итти к востоку с заданием достичь Камчатки! Проведя три месяца в безуспешной борьбе со льдами, Чичагов вынужден был ни с чем вернуться домой. Адмиралтейств-коллегия, ознакомившись с журналами Чичагова, нашла, что он слишком рано вернулся назад, а кроме того упрекнула его за то, что он не решился плыть к западу от Шпицбергена и не сделал попытки пройти к северу от Гренландии. В результате Чичагову было приказано отправиться опять в плавание. В 1767 году экспедиция снова вышла в море, но не смогла из-за льдов пройти к северу выше 80° 30'. Тщетные попытки Чичагова привели к мнению, что полярные страны северного полушария неприступны.

Плавания на Новую Землю были возобновлены в 1757 году, когда коршик Юшков отправился туда по распоряжению Шуваловской сальной конторы в поисках серебряной руды, выходящей якобы на поверхность земли „как некоторая накипь". Юшкову сверх всяких промысловых льгот была обещана награда в 250 рублей. Но по дороге к Новой Земле Юшков умер. Около 1760 года коршик Савва Лошкин, олончанин по происхождению, решив, что на восточном берегу Новой Земли зверя должно быть больше, так как туда никто из промышленников еще не проникал, надумал отправиться на восток. Пройдя Карские Ворота, он поплыл к северу и перезимовал две зимы на восточном берегу. За три лета, проведенных Лошкиным в новоземельских водах, ему удалось, как будто бы, обойти кругом всей Новой

Земли. Однако отсутствие точных и подробных сведений заставляет нас осторожно отнестись к такому утверждению.

Мысль об отыскании на Новой Земле драгоценных металлов очень занимала в это время архангельских купцов. Западноевропейское стремление в Индию и Китай у русских капиталистов выражалось в более скромных масштабах.

В 1768 году один из богатейших купцов — Бармин — снарядил для этой цели кочмару,— так назывались в Архангельске трехмачтовые суда, подымавшие до 500 пудов груза. Начальство над ней было поручено штурману Розмыслову с предписанием от правительства — произвести опись берегов Новой Земли и Карского моря, а от Бармина — найти серебряную руду. Розмыслов вышел в море в июле 1768 года с командой в 13 человек и 17 августа прибыл к берегам Новой Земли у Гусиного Носа. Оттуда он направился на север и дошел до Маточкина шара, который и был им благополучно пройден. С высокой горы у восточного устья пролива было видно, что Карское море совершенно свободно ото льдов. Но плохое состояние кочмары помешало Розмыслову использовать благоприятный случай, и в середине сентября экспедиция остановилась на зимовку, избрав для нее небольшую Тюленью бухту на восточном берегу Белужьей губы под 73°18′ с. ш. Зимовка продолжалась 316 дней и прошла в очень тяжелых условиях, большая часть команды заболела, и восемь человек из нее, в том числе коршик Чиракин, умерли. Лишь 2 августа 1769 года Маточкин шар очистился ото льда, и Розмыслов мог выйти в Карское море, будучи сам болен и имея, кроме подштурмана, всего четырех человек. Насколько Розмыслову позволяло состояние его здоровья, он осмотрел не только берега, но и горы, лежащие у Маточкина шара, причем нигде не нащел „никаких отменностей и курьезных вещей, например как руд, минералов, отличных и неординарных камней и соленых озер и тому подобных, а особливо ключей вод и жемчужных раковин". Тщетно искал он и какой-то „удивительной красоты камень", о котором ему рассказывал коршик Чиракин. Проплыв несколько десятков миль на восток, экспедиция встретила льды, заставившие ее вернуться к устью Маточкина шара. К этому времени судно Розмыслова пришло почти в полную негодность,— открылась течь, которую замазывали глиной, обшивая пластырь досками. По счастью в Маточкин шар прибыла лодка крестьянина Водохлебова, и Розмыслов, бросив свое судно, перебрался с уцелевшей командой к промышленникам, которые и доставили экспедицию в Архангельск.

Эта экспедиция не оправдала возлагавшихся на нее надежд, хотя Розмыслов первый измерил длину Маточкина шара, причем его измерения выполнены были настолько точно и тщательно, что последующим экспедициям не пришлось в них ничего исправлять. Заслуги Размыслова все же чрезвычайно велики, если вспомнить, что он приложил все старания выполнить возложенные на него задачи, изнемогая от болезни, потеряв большую часть команды и имея в своем распоряжении никуда негодное судно.

После путешествия Розмыслова почти на пятьдесят лет наступает перерыв, и на Новую Землю не предпринимается ника-

ких экспедиций, кроме ежегодных плаваний промышленников, уже не помышлявших больше о добывании золота и серебра на берегах Новой Земли, а довольствовавшихся только боем морского зверя.

В том году, когда Розмыслов искал на Новой Земле „отменностей“ и минералов, другая экспедиция на западе искала медную руду на крайнем северном побережье Америки. Предприятие это было организовано Гудсоновской компанией, отправившей на север своего служащего Самуэля Херна, который пропутешествовал там целых три года. В задание его входили тоже поиски северо-западного прохода. Херн открыл реку, названную им рекою Медных рудников, и прошел по ней до впадения ее в Ледовитый океан. Но описание его в этой части очень кратко и малоудовлетворительно, хотя, вообще говоря, Херн дал много обстоятельных и любопытных сведений о нравах и обычаях североамериканских племен.

АМЕРИКАНСКИЕ И ЕВРОПЕЙСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ КОНЦА XVIII СТОЛЕТИЯ

Спустя двадцать лет Северо-западная меховая компания, созданная для работы в Канаде, перешедшей по Утрехтскому миру 1713 года от Франции к Англии, послала своего служащего Александра Мекензи для получения „обстоятельнейших сведений о внутренности Америки“ с целью приобретения мехов из первых рук. Мекензи открыл большую реку, названную его именем, и совершил продолжительное путешествие по суше от Атлантического океана через Скалистые горы к Тихому океану. Сведения, доставленные Мекензи о виденном им на крайнем севере море, тоже малоудовлетворительны. Один из критиков ядовито замечает, что путешественнику не пришла в голову „счастливая мысль обмокнуть только палец свой в воду и отведать оную“. Этим простым способом было бы решено недоумение, действительно ли Мекензи видел море, или же это было большое пресноводное озеро, вроде Невольничьего озера, открытого Херном.

Здесь кстати отметить, что меховые компании постоянно организовывали подобные экспедиции, в результате которых на карту был нанесен, хотя и приблизительно, почти весь северный берег американского материка. Служа своим корыстным и узким интересам, компании невольно оказали услуги делу географического исследования, значение чего сказалось при позднейших экспедициях.

Мы упоминали выше об экспедиции капитана Чичагова к Шпицбергену. Вскоре после нее Английское королевское ученое общество возбудило ходатайство о снаряжении экспедиции с заданием узнать, на какое расстояние можно приблизиться к северному полюсу. Ходатайство было удовлетворено. В 1773 году к берегам Шпицбергена вышли два судна под начальством Джона Фипса. На одном из кораблей служил мичманом прославившийся позднее лорд Нельсон, одержавший решительную победу над французами в морском сражении при Трафальгаре.

Экспедиция Фипса считается первой научной экспедицией, отправленной к берегам Шпицбергена, долгое время остававшегося неизученным, хотя по английской версии европейские моряки знают об этом архипелаге уже со времен Виллоуби и Ченслера. В начале XIX столетия ученый китобой Скорсби и его сын совершили семнадцать путешествий в эти воды, сделав чрезвычайно много для изучения области между Гренландией и Шпицбергеном.

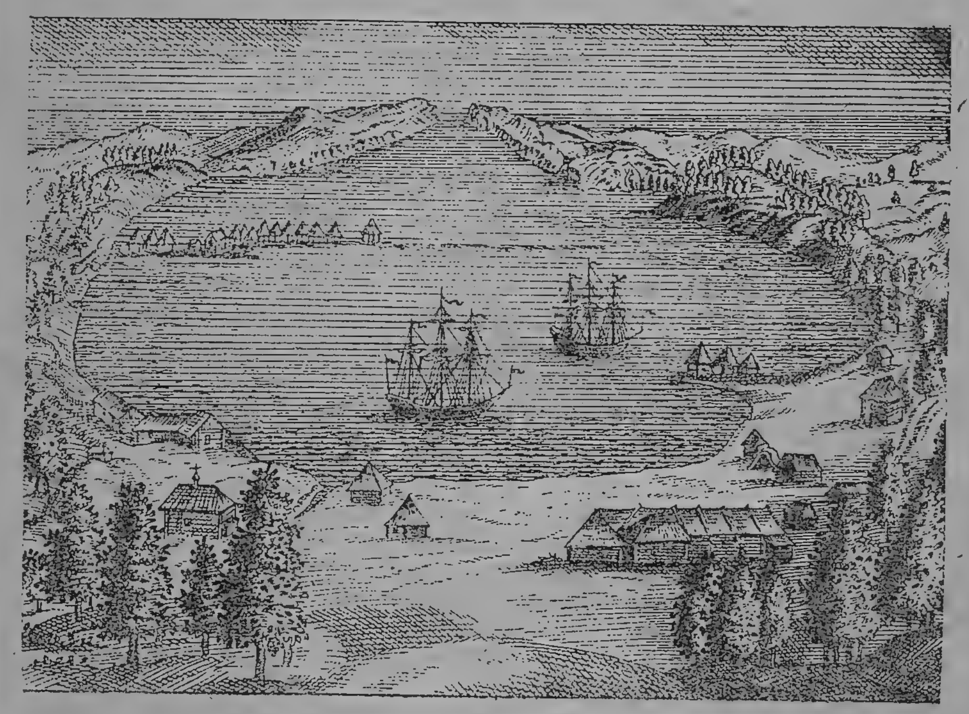
Фипс поднялся к северу только до 80° 48′ у острова Моффена и видел вдали Семь островов. Пройдя к востоку до 19° в. д., экспедиция попала во льды, из которых выбралась с огромным трудом в самый последний момент, когда уже решено было спасаться на гребных судах. Прибыв в Англию, начальник экспедиции высказал мнение, что „ледяной вал, занимающий 20° по долготе на параллелях 81—80°, не имеет никаких отверстий и делает преграду всем покушениям плыть севернее оного".

Незначительные результаты путешествия Фипса не охладили рвения английского адмиралтейства, которое в 1776 году организовало новую экспедицию для открытия кратчайшего пути в Индию. На этот раз поиски его предполагалось вести не обычным порядком, а через Берингов пролив к западу или востоку. В связи с этим заданием было изменено и объявление о награде в 20 000 фунтов стерлингов за открытие пути в Тихий океан из Гудсонова залива, о чем мы упоминали выше. За достижение 89° с. ш. была объявлена дополнительная награда в 5000 фунтов. Во главе экспедиции был поставлен знаменитый мореплаватель Джемс Кук, совершивший уже два замечательных плавания и побывавший в южных полярных областях, где он доходил до 71°10′ ю. ш.

Отправившись в плавание летом 1776 года, Кук прибыл в августе 1778 года в Берингов пролив и сделал попытку пройти некоторое расстояние к востоку вдоль северных берегов Америки, но был остановлен льдами. Повернув оттуда к югу, экспедиция отправилась на зимовку на Сандвичевы острова, где Кук, как известно, был убит. Его помощник, капитан Кларк, вступивший в командование экспедицией, в марте 1779 года пошел к Камчатке, а оттуда далее на север. Но, достигнув 70°5′ с. ш., он отказался от дальнейшего плавания и повернул обратно. По дороге в Англию он умер у берегов Камчатки, и описание третьего путешествия Кука было издано в свет капитаном Кингом, который, вопреки мнению Кука, уверял, что сплошные льды закрывают всякий доступ из Берингова пролива к западу или к востоку.

К этому времени на азиатском берегу Берингова пролива русские основали несколько промысловых станций — острогов. Один писатель замечает, что как соболь довел русских до Камчатки, так еще более дорогой камчатский бобер провел их далее, через весь ряд Алеутских островов до берегов Америки. Якутские и иркутские купцы давно уже занимались промыслом камчатского бобра и часто, соединившись в компании, строили в Охотске судно и высылали на нем промышленников к восточному берегу Камчатки. Такое путешествие обычно продолжалось от 5 до 6 лет. Проникая все далее и далее на

восток, русские промышленники открыли в 1745 году западные Алеуты, в 1759 году—Лисьи острова, в 1760 году — острова Адриáна Толстых, в 1763 году—остров Кадьяк и в 1768 году—полуостров Аляску, которая в том же году была официально присоединена к России. Если бы эти промышленники обладали лучшим снаряжением, более мореходными судами и достаточными научными сведениями, то, разумеется, их плавания могли бы дать блестящие результаты. Но и при примитивном снаряжении эти первые русские исследователи сделали изумительно много!



Гавань Петропавловска на Камчатке в XVIII веке

На американской стороне крупным промышленником Астором были тоже устроены промысловые станции, а позднее там образовалась Русско-американская компания.

Описанное выше путешествие Кука, вероятно, послужило причиной новой русской экспедиции в восточные воды северо-восточного прохода. Екатерина II задумала эту экспедицию „для блага отдаленных подданных своих“, прикрывая такими красивыми словами свою великодержавную политику. Во главе экспедиции был поставлен Иосиф Биллингс, штурман великобританской морской службы, принявший участие в третьем путешествии Кука. За несколько лет перед этим в те же воды посылался лейтенант Синд, проплававший целых четыре года, но дошедший из Охотска только до острова Св. Лаврентия. затем капитан Креницын, имевший задание описать берега Аме-

рики до Калифорнии, плавал до Алеутских островов, но, потеряв там во время зимовки всю команду, вернулся домой без особых результатов. Экспедиции Биллингса было поручено „положить на карту берега всего Чукотского Носа до мыса Восточного, также многих островов в Восточном океане, к американским берегам простирающихся“, и изучить моря „между матерою землей Иркутской губернии и противоположными берегами Америки“. Но плавание Биллингса не оправдало ни крупных издержек, связанных с организацией экспедиции, ни возложенных на нее задач. Выйдя летом 1787 года в Ледовитое море из устья реки Ясачной, Биллингс, не доходя до Медвежьих островов, попал в сплошные льды, причем некоторые льдины были до 400 метров в длину. Видя невозможность дальнейшего плавания, Биллингс вернулся к исходному пункту. Согласно инструкции, начальнику экспедиции предписывалось: „Ежели плавание вдоль берегов Ледовитого океана будет совершенно невозможно, а осведомления, полученные на местах, будут давать вид некоторой удачи“,— произвести описание земли чукчей сухим путем. На основании этого Биллингс в 1790 году совершил весьма интересное путешествие, во время которого подробно изучил Чукотский край. Один из комментаторов замечает по этому поводу, что Биллингс „имел гораздо более способностей путешествовать по земле, нежели по морю!“

РУССКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ XIX ВЕКА В ВОСТОЧНЫЕ ВОДЫ

Переходя к описанию экспедиций XIX века, мы должны отказаться от хронологического рассказа. В этом веке было совершено столько замечательных путешествий, давших огромные результаты и имевших величайшее значение для науки, что хронологическое перечисление и описание их заставило бы нас разбрасываться и не только переходить постоянно от одной темы к другой, но допускать самые неожиданные отступления или переноситься с одного материка на другой и даже из одного полушария в другое.

Рассмотрим поэтому отдельно русские экспедиции в восточные воды, как ранние, так и XX столетия, затем разные экспедиции на Новую Землю и на Землю Франца-Иосифа, как особенно нам близкие. Особо выделим плавания северо-восточным проходом, плавания северо-западным проходом и исследование Гренландии; далее путешествия к северному полюсу с воздушными экспедициями самого последнего времени. При таком изложении легче будет дать читателю связную и более определенную картину всего того, что было сделано многими отважными исследователями, упорно стремившимися к своей цели, невзирая ни на какие препятствия, лишения и беды.

В самом начале XIX столетия русская экспедиция под начальством И. А. Крузенштерна совершила первое кругосветное плавание, во время которого, между прочим, изучались берега Камчатки, а затем производилось описание берегов Аляски и острова Кадьяка. Через несколько лет в эти воды посылается новая экспедиция „для исследования берегов Америки, необозренных английскими мореплавателями“, и для собирания све-

дений о внутреннем состоянии Америки. Начальство над экспедицией поручается лейтенанту Коцебу, который и вышел в море в конце июля 1815 года и, обогнув мыс Горн, в июне следующего года прибыл в Авачинскую губу на Камчатке. Оттуда судно экспедиции „Рюрик" отправилось в Берингов пролив, где в один из ясных дней были видны одновременно берега Азии, острова Гвоздева и мыс принца Уэльского на американском побережье. Продолжая плавание, „Рюрик" пошел к востоку вдоль северо-западных берегов Америки, и вскоре перед глазами путешественников открылся широкий залив, причем дальше к востоку совсем не было видно берегов, к северу же тянулся высокий хребет. Казалось, был найден проход, соединявший Тихий океан с морем, которое видели Херн и Мекензи. Но при внимательном изучении берегов Коцебу убедился, что „здесь нельзя ожидать прохода в Ледовитое море", и, назвав открытый им залив своим именем, решил повернуть обратно и итти зимовать на Сандвичевы острова, оставив дальнейшее исследование до будущего года. Второе плавание „Рюрика" в приполярных водах было непродолжительным, и в августе 1817 года Коцебу отправился в обратный путь.

Начало 20-х годов XIX столетия отмечено двумя русскими экспедициями, усердно изучавшими северо-восточное побережье Азии. Одной из них была знаменитая экспедиция Ф. П. Врангеля (1821—1824 гг.), который с большой точностью описал северные берега Сибири от устья Колымы до острова Колючина. Выехав в средине февраля 1821 года из Нижнеколымска на трех нартах в сопровождении четырех человек и с запасом провизии на один месяц, Врангель прошел берегом до Шелагского мыса, а на обратном пути подробно обследовал Чаунскую губу. Вторая санная экспедиция была предпринята через полтора месяца. Целью ее было изучение Медвежьих островов, о которых впервые упоминается еще в 1686 году, когда воевода Мусин-Пушкин передавал иезуиту Филиппу Аврилю, что к северу от устья реки Колымы лежит какой-то большой „населенный" остров. Около 1702 года Медвежьи острова видел казак Михайло Наседкин, а восемнадцать лет спустя их впервые посетил промышленник Иван Вилегин, перешедший на острова весною по льду.

Мы уже упоминали о том, что в 1763 году сержант Андреев ездил на эти острова, причем с самого северного из них видел вдали как будто бы очертания какой-то земли. Это известие и послужило основанием для дальнейших исследований Врангеля. Предприняв свою поездку на Медвежьи острова, Врангель имел в виду проверить сведения о существовании „большой земли", якобы лежащей к северу и северо-востоку от устья Колымы. Ограничившись пока обследованием острова Четырехстолбового, а затем произведя съемку остальных островов этой группы, Врангель через месяц вернулся в Нижнеколымск и в течение лета 1821 года занимался исследованием устья Колымы. Весной следующего года Врангель предпринял третью санную экспедицию с Большого мыса Баранова в северо-восточном направлении, поднявшись до 72°2′ с. ш., но признаков какой-либо земли не обнаружил. Через год Врангель отправляется

в четвертую, самую продолжительную поездку в восточном направлении и доходит сперва до мыса Шелагского, а затем в поисках земли поднимается по морскому льду к северу на 275 км.

Спустя месяц после начала своей экспедиции Врангель увидел с высокого тороса открытое море, но никакой земли по-прежнему не было видно. Возвратившись снова к берегу, Врангель опять повернул на восток, решив отыскать мыс Якан, со скал которого, якобы, в ясную летнюю погоду видны на востоке высокие горы. Об этом спутникам Врангеля рассказывали местные чукчи. 8 апреля экспедиция дошла до Якана, но ничего не могла рассмотреть в указанном направлении. Врангель продолжал путь на восток и через неделю дошел до острова Колючина, откуда повернул обратно и 10 мая прибыл в Нижнеколымск, пройдя за 78 дней около 2500 км, но не увидел ни разыскиваемой земли, ни даже ее признаков. Из своих трех санных поездок по морским льдам Врангель вынес убеждение, что „в удободосягаемом от азиатского берега расстоянии нет на Ледовитом море никакой земли. Если же на севере существует земля, то для открытия ее должно быть предпринято путешествие после безбурной, морозной зимы, от мыса Якана, где, по показаниям жителей, неизвестная страна наиболее сближается с берегом Азиатского материка“.

По возвращении в Нижнеколымск Врангель предполагал пробыть на севере еще два года, чтобы возобновить поиски „Земли Андреева“, но был отозван в Петербург. Нужно отметить, что за время своей экспедиции, продолжавшейся три года, Врангель собрал замечательные сведения о народностях, проживающих на северо-востоке Азии, которые и опубликовал потом в своем отчете: „Путешествия по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенные в 1820, 21, 22, 23, и 24 гг.“ Во время своих санных поездок по морским льдам он убедился в существовании так называемой „большой полыньи“, т. е. открытого водного пространства к северу от берегов Азии, наблюдаемого даже зимой.

Загадка „Земли Андреева“ остается неразгаданной и до сих пор. Смутное указание на нее имеется в отчете об экспедиции Де-Лонга на „Жанетте“; затем уже много лет позднее (в 1911—13—14 гг.) суда гидрографической экспедиции „Таймыр“ и „Вайгач“ пытались найти эту „Землю“ и, так сказать, проложили восточную и западную границы того „белого пятна“, где следует искать ее. Наконец, с северной стороны ближе всего к этому „белому пятну“ подходила „Мод“ во время своего полярного дрейфа в 1922—1923 гг. Остается надеяться, что загадка эта будет окончательно решена советскими полярными исследователями, в частности советскими летчиками, так как наблюдаемые в этом районе скопление и сплоченность льдов едва ли дадут возможность пройти туда советским судам.

Через 26 лет после путешествия Врангеля один из участников экспедиций, разыскивавших Франклина, капитан Келлет, плавая в тех же водах, где побывал и Врангель, подошел на судне „Геральд“ к неизвестному скалистому острову на 71°12′ с. ш. и 170°10′ з. д. и назвал его в честь своего судна. С вершины этого острова Келлет видел на западе какую-то землю, кото-

рая была названа им „Землей Келлета“. Но в действительности это была та неизвестная земля, к которой 18 лет спустя в 1867 году подходил с юга американский капитан Томас Лонг, прошедший на китобойном судне „Найл“ вдоль северных азиатских берегов от мыса Северного, ныне Шмидта, до мыса Шелагского, не встречая там льдов. Так как ее местоположение близко совпадало с тем, которое было намечено на карте Врангелем, то Лонг назвал эту землю островом Врангеля.

Упомянем здесь еще об одной географической загадке, разрешить которую тоже должны будут советские полярные исследователи — моряки или авиаторы. Это вопрос о существовании так называемой „Земли Санникова“, которую, якобы, видели издали еще в 1811 году к северу от Новосибирских островов, приблизительно в 150—200 км от них. Земля эта названа так по имени промышленника Санникова, который, будто бы, первый увидел ее и сообщил о ней известному путешественнику, исследователю Новосибирских островов Геденштрому. Еще в 1805 году Санников, в качестве уполномоченного наследников купца Ляхова, был на Новосибирских островах и открыл в их группе остров Фаддеевский. Подробное обследование их было возложено на Геденштрома, который вместе с Санниковым и занимался этой работой с 1808 по 1811 год, предпринимая санные поездки в различных направлениях. Весной 1810 года Геденштром выехал с острова Новой Сибири на восток по морскому льду, но через четыре дня, пройдя около 80 км, дошел до кромки льдов и вынужден был остановиться. Перед ним расстилалось открытое море. Затем он повернул к устью Колымы, откуда направился прямо на север, пройдя по льдам около 270 км. Но тут его остановила широкая полынья. В записках Геденштрома рассказывается, что с острова Котельного Санников видел в 70 км на северо-запад „высокую землю“, но попытка добраться до нее на санях была безуспешна.

Ниже мы расскажем о дальнейших попытках отыскать „Землю Санникова“, а пока вернемся ко второй экспедиции 1820 года, целью которой было исследование северных берегов Сибири, и которая происходила одновременно с экспедицией Врангеля. Во главе этой экспедиции стоял лейтенант И. Ф. Анжу; ему было поручено обследование азиатского побережья между реками Оленеком и Индигиркой и островов, расположенных в этой области. Анжу прибыл в октябре 1820 года в Усть-Янск, откуда и отправился весною следующего года со своим помощником Бережным в санную поездку на Новосибирские острова. Произведя обследование островов Столбового, Котельного и Фаддеевского, участники экспедиции перебрались на остров Новую Сибирь, откуда и предприняли санную поездку по морскому льду в северо-восточном направлении, достигнув 75° 26′ с. ш. Сильно торосистые льды помешали дальнейшему продвижению, и в начале мая экспедиция вернулась в Усть-Янск. Лето 1821 года было использовано для работы по съемке сибирского побережья от реки Яны до Индигирки, а в феврале следующего года мы уже опять видим Анжу занятым исследованием Новосибирских островов. Пройдя через оба Ляховских острова и составив их точное описание, Анжу достиг затем Фаддеевского

острова, с которого увидал в северо-западном направлении какую-то землю. Направившись в эту сторону, он прошел по морскому льду около 16 км, но затем убедился в своей ошибке: скопление больших и высоких торосов ввело участников похода в заблуждение. Открыв при дальнейшем походе небольшой островок Фигурина, Анжу направился на остров Котельный, откуда затем прошел к острову Новая Сибирь, произведя его обследование. В начале мая экспедиция прибыла в Нижнеколымск. Тем временем помощник Анжу штурман Ильин нанес на карту побережье от реки Яны до Оленека.

Анжу вынес из своей экспедиции убеждение, что летом можно проникнуть в Ледовитый океан довольно далеко к северу на шлюпке, и потому обратился к генерал-губернатору Сибири с просьбой разрешить ему такое плавание с целью отыскания неизвестных земель к северу от Новосибирских островов. Однако в просьбе этой Анжу было отказано, а вместо того предписано заняться съемкой острова Бельковского, расположенного к западу от острова Котельного.

Весной 1833 года Анжу приступил к этой работе и в шесть недель выполнил ее, поднявшись во время санного похода до 74° 24′ с. ш. на 136° 24′ в. д. К сожалению, бумаги Анжу впоследствии погибли во время пожара, и потому многие подробности его экспедиции не сохранились. Во всяком случае было признано, что никаких „земель“ к северу от группы Новосибирских островов нет. Высказывалось предположение, что, вероятно, Санников принял за горы просто какие-нибудь очень высокие торосы. Указывалось и на то, что даже при лучших условиях видимости невозможно увидеть землю на расстоянии 200—250 км.

Однако Врангель рассказывает, что в ясный весенний морозный день на пространстве Ледовитого океана видны даже отдаленнейшие предметы. Так от устья реки Индигирки бывают нередко видны возвышенности на острове Новая Сибирь, хотя высота их не превышает 65 метров, а расстояние до них около 300 км.

Позднейшие плавания и исследования различных экспедиций в северных и северо-восточных азиатских водах дают кое-какие материалы, которые не позволяют со всею категоричностью отвергнуть гипотезу о существовании „Земли Санникова“. Есть некоторые основания думать, что где-то в Ледовитом океане между 78 и 80° с. ш. и 140—150° в. д. от Гринича находится большой остров, или группа островов, вероятно, не покрытые ледяным щитом, так как не раз уже наблюдался пролет птиц с этой стороны. Птицы же на льду не гнездятся.

Будем надеяться, что в скором времени одна из ближайших советских арктических экспедиций окажется в состоянии с полной достоверностью узнать то, чего не могли доказать ни Санников, ни Геденштром, ни Анжу, ни Толль, ни Нансен.

Но вернемся к острову Врангеля. Впервые он был достигнут в 1881 году американскими судами „Корвин“ и „Роджерс“, вышедшими в плавание на поиски экспедиции Де-Лонга. Еще за пять лет перед тем русскому клиперу „Всадник“, под командой лейтенанта Онацевича, было поручено подняться через Берингов



Подъем советского флага на острове Врангеля

пролив в Ледовитый океан и попытаться пройти к острову Врангеля. Но сплошные ледяные поля помешали „Всаднику" выполнить свою задачу.

Затем в течение 30 лет к острову Врангеля никто не приближался, и лишь в 1911 году его посетило судно Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана „Вайгач". Подойдя затем к юго-западной оконечности острова (мысу Томас), „Вайгач" произвел там астрономические наблюдения и поставил на мысе железный знак.

Три года спустя „Вайгач", а вслед за ним „Таймыр" пытались подойти к острову Врангеля сначала с юго-востока, а затем с юго-запада, но были остановлены тяжелыми льдами.

Для изучения острова Врангеля и для производства в его районе гидрографических работ летом 1924 года Советское правительство отправило туда из Владивостока гидрографическую экспедицию во главе с Б. В. Давыдовым. Благополучно прибыв 19 августа к берегам острова и войдя в бухту Роджерс, экспедиция на другой день подняла там государственный флаг СССР.

Проведя на острове соответствующие работы и определив два астрономических пункта, экспедиция отправилась 28 августа в обратный путь, едва не зазимовав по дороге во льдах у мыса Северного (ныне О. Ю. Шмидта). Но после тяжелой борьбы со льдами она благополучно прибыла во Владивосток, хотя и потратила два месяца на свое плавание от берегов острова Врангеля.

Новый этап в истории острова начинается с 1926 года, когда там организуется и открывается постоянная советская полярная радио-метеорологическая станция. Первый начальник острова Г. А. Ушаков руководил там работами в течение трех лет до осени 1929 года, когда ледорез „Литке" доставил на остров вторую партию зимовщиков во главе с А. И. Минеевым. За время своего пребывания на острове Ушаков совершил ряд поездок по побережью и по внутренней части острова, собрав ценный картографический материал, что дало возможность исправить старую, далеко не точную карту острова Врангеля.

Сменивший Г. А. Ушакова новый начальник острова А. И. Минеев прибыл туда вместе со своей женой В. Ф. Власовой и пятью зимовщиками. Кроме зимовщиков, на острове к этому времени проживало 14 семейств эскимосов и чукчей, завезенных сюда для занятия зверобойным и пушным промыслами. Первую полярную ночь персонал станции перенес нелегко; зимовщики с трудом сживались с необычной арктической обстановкой, но все же она была проведена благополучно.

Зимовка затянулась. Из-за тяжелых, непроходимых льдов, сплошным кольцом обступивших остров Врангеля, ни одно судно в течение нескольких лет не могло подойти сюда для смены зимовщиков или хотя бы для заброски им провианта и горючего. Летом 1931 года к острову посылалась шхуна „Чукотка", но ей не удалось пробраться сквозь льды, и, потерпев во время шторма аварию, она погибла. Смену персонала станции рассчитывали произвести летом следующего года, но и на этот раз попытка парохода „Совет" подойти к острову окончилась неудачей.

У зимовщиков в течение первых двух лет была двусторонняя радиосвязь с материком, и они знали, что к ним на смену никто не может притти.

Однако зимовщики не унывали. Продовольствия у них хватало, хотя не было уже овощей и соли. Пришлось вываривать ее из морской воды. С топливом дело обстояло хуже. Уже к лету 1932 года зимовщики увидели, что топлива им хватит ненадолго. Минеев решил экономить уголь за счет радиостанции, а потому прекратил ее работу, решив при первой же возможности перебросить радиста на материк.

В это время на Чукотке работала воздушная экспедиция Всесоюзного Арктического института под начальством геолога С. В. Обручева, а в водах северо-восточной Азии пробивался сквозь льды к реке Колыме отряд судов под командой Н. И. Евгенова. По просьбе Минеева, переданной летной партии через Евгенова, на остров прилетел самолет Обручева с летчиком Страубе, забросив зимовщикам продовольствие и забрав восемь зимовщиков, в том числе радиста.



А. И. Минеев

Сам Минеев с Власовой и двумя промышленниками решил остаться на острове еще на год. Однако пребывание их там затянулось. В 1933 году к ним прилетел Леваневский, сообщивший об экспедиции „Челюскина“, идущего к острову Врангеля. Позднее на острове побывали Красинский с летчиком Фарихом, которые рассказали Минееву подробно о целях экспедиции „Челюскина“ и о самом корабле. В средине сентября того же года, когда „Челюскин“ уже с трудом продвигался во льдах около мыса Северного (Шмидта), на остров Врангеля летал на самолете Красинского начальник экспедиции „Челюскина“ О. Ю. Шмидт.

Измышляя всякие способы провести зимовку в тепле, Минеев решил перебраться на северную сторону острова, где много плавника. Но из-за льдов туда пройти на лодках не удалось, а сухопутное сообщение было неосуществимо, так как остров покрыт довольно высокими горами. Зимовщики остались на старом месте.

Минеев выдал эскимосам несколько десятков оленьих шкур; из них сшили сплошные полотнища, которыми и были обтянуты деревянные каркасы, поставленные в комнатах. Получились своеобразные меховые комнаты внутри дома. В них зимовщики и провели зиму. К тому времени ни дров, ни угля, ни керосину почти не оставалось, но зато бензина было вдоволь. Минеев открыл на станции „конструкторское бюро“, смастерил бензиновую лампу и бензиновые печи. Зимовщики ухитрялись даже выпекать хлеб! Начальник острова поневоле превратился в изоб-

ретателя: мастерил всевозможные вещи, вплоть до научных инструментов. Ему с женой приходилось исполнять самые разнообразные обязанности по станции и заниматься маршрутными съемками. Промышленник Павлов вел метеорологические наблюдения.

Так прошло пять лет. Тяжело было без связи с материком, хотя о том, что делается в мире, о том, какая колоссальная работа ведется в Советском Союзе, зимовщики знали. Минеев наладил радиоприемник и, сделав из разных банок 90 элементов, питал от них свою сеть. Но устроить радиопередатчик он не сумел. Когда на остров Врангеля прилетал Красинский, он предложил Минееву двух радистов из своего экипажа. Минеев охотно взял их, но оказалось, что они простые радиотехники; работать на передатчике они не умели. Только с прибытием на остров челюскинца Иванова двусторонняя радиосвязь была восстановлена. Но уже близка была смена, которую и доставил на остров летом 1934 года ледокол „Красин".

Так окончилась пятилетняя арктическая зимовка горсточки советских работников на острове Врангеля. Двое отважных и мужественных людей показали, чего можно достичь при большевистской закалке, напористости, смелости, самообладании и неутомимой энергии. За пять лет своей работы Минеев заготовил свыше 2000 песцов, около 600 медведей и другого зверя. Одновременно удалось наладить промысловое хозяйство эскимосов и чукчей, которые живут теперь на острове зажиточно.

ИССЛЕДОВАНИЕ НОВОСИБИРСКИХ ОСТРОВОВ

Мы уже упоминали о том, что Новосибирские острова стали известны русским около 1650 года. Первые сведения об островах, лежащих к северу от берегов Сибири, передавались со слов служилого человека Михайлы Стадухина, которому „некая женка" сказывала, что есть на Ледовитом море большой остров, который простирается против рек Яны и Колымы и с матерой земли виден". В 1652 году было приступлено к поискам этого острова. Якутский воевода послал на Колыму казака Ивана Роброва, открывшего еще в 1633 устье реки Яны при плавании от устья Лены на восток, и приказал ему „разведать морские земли" к северу от Яны. По всей вероятности экспедиция Роброва погибла во время этих поисков. Возможно, что следы старинного зимовья, найденные спустя 120 лет, (в 1772 году) купцом Ляховым на Котельном острове Новосибирского архипелага, имели отношение именно к пропавшей без вести экспедиции Роброва. После этой экспедиции на 60 лет наступает перерыв, и лишь в 1710 году, когда Яков Пермяков увидал к северу от Святого Носа неизвестные земли, вопрос о поисках островов возникает снова. На следующий год в море выходят три отряда — Стадухина, Круглякова и Маркова, но все их труды заканчиваются безуспешно. Пришлось прибегнуть к иному методу исследования, чтобы проникнуть в полярные льды к северу от сибирского побережья. Этот метод был найден приказчиком Меркурием Вагиным, который по приказанию якутского воеводы вышел летом 1711 года из Усть-Янска на

собаках „проведывать морские жилые острова". Таким образом Вагин был первым русским полярным исследователем, применившим способ передвижения в арктических областях на собачьей упряжке.

Вагин открыл самый южный из островов Новосибирского архипелага — Ближний, называемый теперь Большим Ляховским островом. Вагин видел с Ближнего острова еще один остров, лежащий дальше к северу, но за недостатком провианта вынужден был вернуться. Проведя все лето на Меркушиной стрелке близ Хромской губы и оказавшись отрезанным от пути к Усть-Янску непроходимыми болотами и солеными озерами, Вагин не отказался все же от новой попытки пройти на открытые им острова. Но измученные голодом и лишениями спутники Вагина, опасаясь ужасов предстоящей зимовки, убили Вагина, его сына и двух казаков и зимой вернулись в Усть-Янск.

С этого времени до 70-х годов XVIII столетия исследованием Новосибирского архипелага никто не занимался, хотя в области, прилегающей к нему, были проведены значительные работы отрядами лейтенантов Лассениуса и Дмитрия Лаптева, входившими в состав Великой Северной экспедиции Беринга. Лишь в 1770 году купец Ляхов, за двадцать лет до того открывший богатые залежи мамонтовой кости на Тундряном полуострове между реками Хатангой и Анабарой, совершает поездку на остров Ближний (Большой Ляховский), чтобы заняться там собиранием мамонтовой кости. Попытка Ляхова проехать дальше на север „по оленьему следу" в эту поездку не удалась, и лишь через два года он достигает на лодке третьего острова архипелага, который теперь называется Котельным. Первые два острова были закреплены за Ляховым и по повелению Екатерины II названы Ляховскими.

Перезимовав на Котельном острове, Ляхов вернулся в Усть-Янск с большим количеством песцовых шкур и мамонтовой кости. Известие об удачном промысле побудило и других промышленников к совершению поездок на острова Новосибирского архипелага, что повело к новым и новым открытиям.

После смерти Ляхова промысел его перешел к Сыроватскому, энергично занявшемуся организацией розыскных партий и вверившему их Санникову, о котором мы уже упоминали. В результате, как мы знаем, последовало открытие островов Столбового и Новой Сибири. Удачное развитие промысловых операций Сыроватского вызвало у других купцов стремление оспорить права его на владение Ляховскими островами. Возникшие споры и раздоры побудили сибирскую администрацию обратить внимание на Новосибирские острова, и туда была отправлена экспедиция под начальством Геденштрома.

Дальнейшее — до экспедиций Анжу — нам известно. После работ Геденштрома, Санникова и Анжу наступает снова значительный перерыв. Острова архипелага посещаются только промышленниками, добывавшими там мамонтовую кость и вывозившими ее на оленях в Усть-Янск. Лишь в 1886 году изучение Новосибирских островов возобновляется, на них выезжают Бунге и Толль — первые ученые исследователи этого архипелага. Обследовав массив Святого Носа, экспедиция перешла затем на

острова, причем Бунге занялся изучением Котельного острова и части Большого Ляховского, а Толль — остальных островов.

Работы экспедиции имели огромное значение для выяснения геологического строения островов, и на основании собранных материалов были сделаны потом ценные выводы как в области геологии, так и палеонтологии.

Через семь лет (в 1893 году) Толль с гидрографом Шилейко вновь посетили Новосибирские острова, имея заданием устройство на острове Котельном продовольственной базы для экспедиции Нансена на „Фраме". Во время этой экспедиции был определен ряд астрономических пунктов, и тогда же Толль проникся горячей верой в существование „Земли Санникова". Спустя еще семь лет Толль предпринимает новую, на этот раз морскую, экспедицию на Новосибирские острова и в область, лежащую к северу от них. Со времен Меркурия Вагина все попытки достижения островов морским путем были оставлены, и исследование их производилось только на собаках. Таким образом экспедицию Толля можно по праву считать первой попыткой подхода к Новосибирскому архипелагу морским путем. Толль вышел в плавание из Петербурга 21 июля 1900 года на яхте „Заря" — специально предназначенном для плавания во льдах судне, водоизмещением в 423 тонны. „Заря", приобретенная в Норвегии, была раньше китобойным судном. Экспедиция должна была обогнуть Скандинавский полуостров и направиться дальше к берегам северной Азии путем, по которому мореплаватели разных стран в течение трех с половиной столетий тщетно пытались проникнуть на восток. Но главной своей целью Толль считал не повторение плавания „Веги", не сквозной проход из европейских северных вод в воды Тихого океана, а открытие „Земли Санникова". После захода в норвежские порты Берген, Тромсö и в Александровск на Мурмане (где были взяты 60 ездовых сибирских собак), „Заря" прошла в Карское море через Югорский шар, но уже за заливом Миддендорфа вынуждена была из-за непроходимых льдов остановиться на зимовку на 76° 33' с. ш. и 95° 06' 30" в. д.

Весной и летом следующего года экспедиция долго дрейфовала со льдами и лишь в начале августа смогла начать самостоятельное продвижение на восток. 1 сентября 1901 года „Заря" обогнула мыс Челюскина. Впервые в истории русское полярное судно прошло мимо северной оконечности Азии, где до того времени проходили всего лишь два корабля — „Вега" Норденшельда в 1878 году и „Фрам" Нансена в 1893 году. От мыса Челюскина „Заря" направилась к острову Котельному, но, встретив противный ветер, повернула к острову Беннета, высадиться на который, однако, не удалось. Простояв вблизи острова два дня в ожидании, когда льды несколько разойдутся, „Заря" по чистой воде прошла на юг до бухты Нерполах на острове Котельном, где и зазимовала. Позднее сюда же прибыла из Усть-Янска сухопутная партия под начальством Волоссовича, и зимние и весенние месяцы 1902 года были использованы для совершения санных поездок, в результате которых были собраны многочисленные научные материалы по всевозможнейшим отраслям знания и открыт остров Стрижова. Из этих поездок

следует особо отметить экспедицию зоолога Бялыницкого-Бирули на остров Новую Сибирь и поездку Толля и астронома Зееберга вдоль северных берегов Котельного и Фаддеевского островов до Новой Сибири. Обе они дали законченные картины природы и строения крайних северных островов Новосибирского архипелага.

В июле 1902 года Толль предпринял экспедицию на остров Беннета и после четырехдневного плавания на дрейфующей



„Заря" на зимовке

льдине достиг на двух байдарках мыса Эммы на этом острове и приступил там к научной работе в ожидании прихода „Зари". Тем временем „Заря" пыталась пройти к северу от Новосибирских островов, но вынуждена была вернуться и обогнуть их с юга. Льды окружали Новую Сибирь таким плотным поясом, что „Заря" не смогла приблизиться к берегам этого острова, чтобы снять с него партию Бялыницкого-Бирули. Оставив Новую Сибирь к западу и пройдя затем дальше на северо-восток, „Заря" увидела в 74°25′ с. ш. и 151°30′ в. д. какую-то землю, которая была принята за остров Де-Лонга. Сплошные льды помешали, однако, продвижению судна на север, и „Заря" после

еще одной попытки пройти туда с западной стороны Котельного острова повернула обратно и направилась в бухту Тикси.

Надо было немедленно приступить к организации спасательной экспедиции, чтобы оказать помощь партии Бялыницкого-Бирули, находившейся на Новой Сибири, и партии самого Толля, ушедшей на остров Беннета. Во главе этой экспедиции, организация которой закончилась в феврале 1903 года, был поставлен инженер Бруснев. Но еще в декабре 1902 года партия Бялыницкого-Бирули благополучно прибыла на материк. Таким образом задания спасательной экспедиции ограничивались только поисками Толля.

Бруснев с десятью спутниками вышел на пяти нартах с 65 собаками в поход и через месяц достиг Малого зимовья на Большом Ляховском острове. Здесь экспедиция разделилась на две партии: одна отправилась на острова Фаддеевский и Новую Сибирь, другая — на Котельный остров. Поиски Толля продолжались восемь месяцев, но кроме знака на мысе Высоком на острове Новой Сибири да коротенькой записочки Толля, оставленной там же у столба в банке из-под консервов, ничего найдено не было.

Для содействия Брусневу решено было организовать новую, на этот раз морскую экспедицию на розыски Толля; существование „большой сибирской полыньи" у северной границы берегового ледяного припая не давало возможности надеяться на то, что санная партия Бруснева дойдет до острова Беннета и окажет помощь Толлю. Поэтому на север была послана партия под начальством лейтенанта Колчака, взявшая с собою с „Зари" вельбот, который и был с невероятным трудом доставлен по льду на остров Котельный. Оттуда Колчак пошел морем вдоль южных берегов Земли Бунге и острова Фаддеевского к Новой Сибири, а затем направился, почти не встречая по пути льда, к острову Беннета, которого и достиг через два дня.

Здесь у мыса Эммы была найдена бутылка с тремя записками, а затем — на основании указаний одной из записок — обнаружена небольшая избушка в юго-западной части острова. В этой избушке под кучей камней лежал ящик с донесением Толля на имя президента Академии Наук. Из донесения следовало, что Толль и его спутники оставили остров еще 8 ноября 1902 года и направились по льдам на юг.

Это было последнее достоверное известие об экспедиции Толля. Вероятно, на обратном пути исследователи попали в область легко проламывающегося тонкого льда у края сибирской полыньи и погибли, провалившись сквозь него. Убедившись в том, что Толль покинул остров Беннета, Колчак отправился в обратный путь, осматривая по дороге склады провизии, оставленные для партии Толля в разных пунктах Новосибирских островов, и через 42 дня плавания по океану на шлюпке вернулся на свою базу на мысе Медвежьем на Котельном острове.

Многолетние работы Толля и его спутников дали весьма полную картину животной и растительной жизни Новосибирских островов и их геологического строения.

Спустя пять лет спутник Толля — Волоссович посетил Большой Ляховский остров и занимался здесь раскопками найден-

ного в верховьях реки Малого Этирикана трупа мамонта, а также геологическими работами. Через четыре года — в 1912 году — на Новосибирских островах побывала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, изучавшая Ляховские острова, а также острова Столбовой, Семеновский и Васильевский. В 1913 и в 1914 годах в районе Новосибирского архипелага работали суда той же экспедиции „Таймыр" и „Вайгач", во время плавания которых были открыты острова А. Вилькицкого и Жохова.

В 1924 году — впервые после нансеновского „Фрама" — в области Новосибирских островов побывало иностранное полярное судно. То была „Мод" Руала Амундсена, освободившаяся 7 августа из дрейфующих льдов к северу от острова Фаддеевского и прошедшая потом под парусами к югу вдоль западных берегов острова Котельного. У мыса Нерпичьего на Фаддеевском острове была произведена высадка, и участник экспедиции Харалд Свердруп наблюдал здесь обнажения каменного льда. Тот же Свердруп провел в этом районе ряд гидрологических работ.

Ранней весной 1928 года Новосибирские острова были посещены П. К. Хмызниковым (позднее — участником героической экспедиции „Челюскина"), прошедшим на собаках из села Казачьего на реке Яне к острову Котельному и произведшим гидрологические наблюдения в проливах Лаптева, Этирикан и Санникова.

С развитием интенсивных работ по исследованию советской Арктики на Новосибирские острова направляется для зимовки первая советская научно-исследовательская экспедиция, организованная Академией Наук. Устройство постоянной полярной радио-метеорологической станции на Новосибирских островах имело огромнейшее значение для обеспечения безопасности кораблевождения на одном из тех участков северного морского пути, где ледовый режим еще совершенно не был изучен. Но станция не должна была ограничивать круг своей деятельности только одними метеорологическими и ледовыми наблюдениями. Программа производимых на станции работ должна была быть составлена широко, разносторонне, включать в себя и изучение вопросов промыслового характера.

С этой целью в 1927 году на Большой Ляховский остров была отправлена парусно-моторная шхуна „Полярная Звезда" под начальством Ю. Д. Чирихина с его спутником Н. В. Пинегиным, участником полярной экспедиции Г. Я. Седова (1912—1914 гг.) и будущим начальником станции. „Полярная Звезда" должна была выполнить ряд гидрологических и метеорологических работ, а также выбрать место для станции и завезти туда часть строительных материалов. Постройка станции была осуществлена в навигацию следующего года при помощи той же „Полярной Звезды". Но, к сожалению, тяжелое состояние льдов помешало осуществлению двух рейсов шхуны, и потому станция была недостроена и недоснабжена, что очень осложнило работу зимовщиков. Однако это не сказалось на результатах работы зимовщиков, и намеченная научная программа была выполнена. Персонал станции в составе начальника ее Пинегина, геолога Ермолаева, гидролога Тирона, биолога Смесова, радиста Иванюка, моториста Ушакова и трех рабочих великолепно спра-

вился со взятыми на себя задачами и произвел ряд ценных работ в области метеорологии, геологии, топографии и гидрологии. Кроме того, было произведено обследование промыслов и быта промышленников на Новосибирских островах. Смена зимовщиков была произведена в полярную ночь только в конце декабря 1929 года при жесточайших морозах.

Продовольствие, горючее, научное и хозяйственное снаряжение были доставлены на станцию лишь в марте 1930 года. Персонал второй смены зимовщиков состоял из четырех человек во главе с геофизиком Н. Н. Шпаковским (позднее участником экспедиции „Челюскина"). Вторая смена занималась геофизическими наблюдениями. Начальник станции остался зимовать там и на второй год.

В настоящее время на станции Большого Ляховского острова, как и на других двух станциях, расположенных на Новосибирских островах, зимуют сотрудники Главного Управления Северного морского пути, производящие там научные наблюдения по широкой программе. Изучение архипелага Новосибирских островов, открытых почти триста лет тому назад, продолжается и поныне, но нужно еще очень многое сделать. Почти двести лет эти острова не подвергались научному обследованию, и к нему было приступлено, как мы знаем, только в конце 80-х годов прошлого столетия. И лишь с учреждением постоянных советских полярных станций на Большом Ляховском острове на полуострове Кигелях (в проливе Дмитрия Лаптева) и на острове Котельном (1933—1935) исследование Новосибирского архипелага может быть поставлено с достаточной полнотой.

ИССЛЕДОВАНИЕ НОВОЙ ЗЕМЛИ

Рассказывая об исследовании Новой Земли, мы довели повествование до конца 60-х годов XVIII века и отметили, что после путешествия Розмыслова наступил перерыв почти на полвека. В 1807 году граф Н. П. Румянцев, желая проверить слухи о нахождении на Новой Земле драгоценных металлов, отправил туда экспедицию на собственные средства, поручив командование ею штурману Поспелову. В экспедиции принял участие горный чиновник Лудлов, служивший на одном из уральских заводов. Никаких драгоценных металлов на Новой Земли не было найдено, а из полезных минералов Лудлов нашел там только серу и медный колчедан. Впрочем, он не считал законченными изыскания, произведенные им на Новой Земле, и указывал, что этот остров заслуживает тщательного минералогического исследования. За время плавания Поспелов составил довольно точную карту новоземельского побережья от Костина шара до Маточкина шара, сделав таким образом значительный вклад в картографию Новой Земли. Через 12 лет, в 1819 году, на Новую Землю была отправлена новая экспедиция под руководством лейтенанта Лазарева. Этот год был особенным в истории русских морских путешествий. Кроме новоземельской, были отправлены тогда еще две крупнейших экспедиции: одна, под командой капитана Беллингсгаузена, ушла в Антарктику для открытия южного полюса, другая, под командой капитана Васильева, на-

правилась в восточные воды для описания северных берегов Америки и отыскания пути в Атлантический океан.

Лазарев вышел в плавание на бриге „Новая Земля“ в июне 1819 года и некоторое время крейсировал у западных новоземельских берегов, несколько раз делая тщетные попытки войти в Маточкин шар. Среди команды довольно скоро стала распространяться цынга, и потому начальник экспедиции решил не рисковать дальнейшим плаванием во льдах и в сентябре вернулся в Архангельск, имея на борту из команды только шесть человек здоровых. Неудача экспедиции Лазарева в значительной степени объясняется сравнительно ранним выходом его в плавание. Берега Новой Земли еще не очистились ото льдов, и продолжительное плавание только понапрасну утомило команду, предрасположив ее к заболеваниям.

Спустя два года, на Новую Землю снаряжается новая экспедиция под начальством Ф. П. Литке, одного из известнейших русских путешественников и исследователей. Литке совершил последовательно в 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. четыре плавания к берегам Новой Земли. За время этих плаваний было произведено подробное описание берегов и сделан ряд ценнейших наблюдений, обеспечивших Литке почетное место среди русских ученых мореплавателей. Позднее Литке, отправившись в кругосветное плавание на шлюпе „Сенявин“, определил в Беринговом море важнейшие пункты камчатского побережья, описал берега Чукотской земли и многих островов. Работы Литке дали богатейший материал для более близкого знакомства с Новой Землей и ее природой и послужили фундаментом для картографии этих островов.

Через восемь лет после четвертого плавания Литке к берегам Новой Земли было отправлено три судна. Первое из них, под начальством лейтенанта Кротова, должно было пройти через Маточкин шар в Карское море и затем дойти до устья Оби или Енисея. Судно это пропало без вести. Второе судно благополучно добралось домой, хотя и не выполнило задания — обогнуть Новую Землю с севера. Третьему — под командой Пахтусова — было поручено пройти в Карское море через Карские Ворота и оттуда подняться к северу вдоль восточного берега Новой Земли. Пахтусов перезимовал у Карских Ворот и на следующий год прошел Маточкиным шаром, войдя в него с восточной стороны и обойдя таким образом весь южный остров Новой Земли. Год спустя, Пахтусов вторично зимовал на новоземельском берегу в западном устье Маточкина шара и весной следующего года предпринял санную экспедицию для описания восточного берега. Отдохнув в хижине, уцелевшей еще со времен зимовки Розмыслова, Пахтусов вернулся к месту своей стоянки, поручив штурману Цивольке с пятью матросами обследовать восточный берег. Циволька на 160 км прошел к северу и через 34 дня соединился с Пахтусовым, который два месяца спустя сделал смелую попытку обойти Новую Землю с севера на простом карбасе.

Пахтусов намеревался пройти вдоль западного берега Новой Земли до северной ее оконечности, обогнуть ее и затем спуститься на юг для описания восточного (карского) берега острова.

В конце июля 1824 года западный вход в Маточкин шар очистился ото льда, и путь на север был свободен. Карбас Пахтусова „Казаков" благополучно миновал полуостров Адмиралтейства и через десять дней подошел к западному берегу острова Берха, ища защиты от ледяных полей, которые дрейфовали мористее. Но вскоре началось движение льдов к берегу, карбас оказался затертым ими и вскоре треснул вдоль, быстро наполняясь водой. Мореплаватели едва успели спастись и вывезти на берег в двух шлюпках самые нужные вещи, в том числе карты, журналы, инструменты, оружие, порох и провиант. Предстоял труднейший путь обратно к зимовью, отстоявшему от места гибели карбаса почти на 400 км. К счастью, проходивший мимо на своем судне промышленник Еремин взял к себе на борт Пахтусова с его спутниками и доставил их к Маточкину шару.

Узнав здесь от промышленников, что восточная часть пролива свободна ото льдов, Пахтусов решил немедленно приступить к съемке восточного берега Новой Земли. На карбасе, взятом у Еремина, отважный исследователь прошел в Карском море до 74° 24′ с. ш., достигнув группы островов, названных позднее островами Пахтусова. Дальнейший путь на север был загражден льдами, и потому Пахтусову пришлось вернуться к месту зимовья, откуда он и отплыл в Архангельск. Здоровье Пахтусова было сильно подорвано двумя полярными зимовками и простудой при крушении карбаса, и через месяц после своего возвращения на материк он умер. Для исследования Новой Земли им сделано было очень много, в особенности, если принять во внимание весьма скудное и убогое снаряжение его экспедиций, первая из которых была организована на частные средства: правительственные круги исследованием Новой Земли не заинтересовались, хотя и отнеслись „сочувственно" к докладной записке Пахтусова. Поэтому Пахтусов по всей справедливости считается пионером научного исследования Новой Земли. Составленные им карты оставались наиболее достоверными до последнего времени, а для некоторых мест на восточном берегу и единственными.

Привезенные Пахтусовым сведения о природе Новой Земли и рассказы его помощника Цивольки заинтересовали академика К. М. Бэра, который предложил Академии Наук послать его на Новую Землю с двумя молодыми учеными естественниками. Это была первая чисто научная экспедиция на Новую Землю,— до сих пор на эти острова совершались только плавания зверобоев-промышленников или мореплавателей, ставивших себе целью нанесение на карту и опись новоземельских берегов.

Бэр вышел в плавание летом 1837 года на шхуне „Лейтенант Кротов" в сопровождении небольшого парусного судна „Св. Алексей". Шхуной командовал Циволька, а в состав экспедиции входили молодой натуралист Леман, горный чиновник Редер в качестве рисовальщика и лаборант зоологического музея Филиппов в качестве препаратора. Проведя десять дней в Лапландии, экспедиция направилась затем к берегам Новой Земли, где занялась изучением геологии, флоры и фауны островов в районе Маточкина шара. Затем были посещены губа Серебрянка, а на обратном пути — губа Безыменная и Костин

шар. За время экспедиции Бэр и его спутники собрали обширный научный материал. Интересно отметить, что Бэр в своем донесении Академии Наук о результатах экспедиции назвал Карское море „ледяным погребом“, что на долгие годы создало мнение о полной непроходимости и недоступности этого моря для судоходства.

Путешествие Бэра побудило правительство организовать на следующий год новую экспедицию для окончания съемки новоземельских берегов. На этот раз в плавание были отправлены суда морского ведомства „Новая Земля“ и „Шпицберген“ под командой Цивольки и Моисеева. В начале августа 1838 года экспедиция обосновалась в Мелкой губе, поставив здесь две



Развалины избы Розмыслова на Новой Земле

привезенных с собою избы и баню. За осень была описана Северная Сульменева губа, описание же Крестовой губы, до которой доходил Циволька, было отложено до будущего года из-за тяжелой болезни Цивольки. Но ему уже не суждено было вернуться к своей работе: 16 марта 1839 года Циволька умер, передав начальство над экспедицией Моисееву. Весной следующего года Моисеев пытался пройти на карский берег Новой Земли, приняв Крестовую губу за пролив, а затем проплыл на шлюпке к северу до полуострова Адмиралтейства, отправив „Новую Землю“ под командой кондуктора Рогачева на юг к Костину шару, где „Новая Земля“ потерпела крушение. Никаких значительных научных результатов экспедиция 1838—1839 гг. не дала, а по количеству человеческих жертв она должна быть отнесена к экспедициям весьма плачевным: из 14 ее участников погибло девять человек во главе с самим начальником.

После экспедиции Цивольки и Моисеева наступает новый полувековой перерыв, на время которого научное исследование Новой Земли приостанавливается.

По подсчету одного автора, до средины прошлого столетия на Новую Землю было предпринято двадцать четыре экспедиции, из которых двенадцать были совершены русскими мореплавателями. Нужно сказать, что в результате научно-исследовательских экспедиций на Новую Землю первой половины XIX века были составлены довольно точные карты, охватывавшие области, чаще всего посещаемые промышленниками. Это содействовало развитию предприимчивости со стороны не только русских, но и иностранных зверобоев, причем в начале новоземельские воды посещались главным образом русскими судами (по сведениям помора Воронина, деда известного капитана В. И. Воронина,— участника плаваний „Сибирякова" и „Челюскина",— в сороковых годах XIX столетия число русских судов, промышлявших у Новой Земли, доходило до 137 в одно лето). Но позднее плавания русских промышленников стали совершаться реже, и их начали вытеснять норвежцы, не довольствовавшиеся уже промыслом во льдах Баренцова и даже Карского моря и переносившие поле своей деятельности к берегам Новой Земли. Некоторые из норвежцев далеко проходили в Карское море и плавали вдоль как западного, так и восточного берегов Новой Земли.

Еще до плаваний норвежцев была предпринята одна русская экспедиция на восток на средства и по инициативе М. К. Сидорова, поборника идеи северного морского пути. В 1862 году из устья Печоры были отправлены к Югорскому шару два судна: шхуна „Ермак" и яхта „Эмбрио" под командой лейтенанта П. П. Крузенштерна. За два года перед тем Крузенштерн проходил через Карские Ворота в Карское море и нашел его совершенно свободным ото льдов. Однако из-за недостатка снаряжения он вынужден был вернуться. В экспедицию 1862 года Крузенштерн проник с запада в Югорский шар, но встретил там тяжелые льды, которыми и был затерт „Ермак". „Эмбрио" же удалось вернуться в устье Печоры. Ледовый дрейф увлек „Ермака" в восточном направлении, и вскоре судно очутилось у берегов Ямала. Затем дрейф изменился на северный, и Крузенштерн был вынужден оставить судно и добираться с командой до берега.

После этой неудачной экспедиции, успешные плавания норвежцев по Карскому морю положили начало новой эпохе судоходства в Арктике. Успех норвежцев того времени объясняется не только благоприятной ледовой обстановкой, но и тем, что в их распоряжении были суда, более пригодные для борьбы с полярными льдами: техника судостроения сильно подвинулась вперед со времени парусных судов Лазарева, Пахтусова или Цивольки.

В 1868 году шкипер промыслового судна Эрлинг Карлсен прошел из Хаммерфеста через Карские Ворота в Карское море и вернулся обратно через Югорский шар. Следующий год был по состоянию льдов особенно благоприятным для плавания, и в юго-западной части Карского моря побывало 24 норвежских промысловых судна. Тот же Карлсен проходил до самого Белого острова и вернулся в Норвегию через Маточкин шар. Но особенно интересным было плавание Эдварда Иохансена.

Он вошел в Карское море через Карские Ворота 29 июня и по совершенно чистой воде пересек Карское море до берегов Ямала, вдоль которых поднялся к северу до Белого острова. Затем он снова пересек Карское море и, спустившись к югу вдоль восточного берега Новой Земли до Карских Ворот, вернулся через этот пролив в Норвегию.

В 1870 году — особо благоприятном по состоянию льда,— Карское море было почти свободно ото льдов уже с первой половины августа, шкипер Иохансен — впервые после Саввы Лошкина — обогнул всю Новую Землю, произведя с судна опись северных новоземельских берегов. В 1871 году в той же области побывало еще несколько норвежских промышленников, в том числе Иохансен, Макк, Тобисен, Карлсен. Последний тогда же нашел зимовку Баренца, о чем уже рассказано выше.

Как только плавания норвежцев доказали сравнительную доступность берегов Новой Земли в летние месяцы, для исследования ее было организовано несколько иностранных научных экспедиций. Из них мы укажем на австрийскую экспедицию Вильчека (1872 г.), шведские экспедиции А.-Э. Норденшельда (1875—1876 гг.), голландскую экспедицию на судне „Виллем Баренц" (1878—1882 гг.). В 1879 году на Новой Земле побывала английская экспедиция известного полярного исследователя Маркхема, а в 1895 году — английская же экспедиция Пирсона, нашедшая развалины избы Розмыслова и гроб со скелетом (вероятно, Чиракина).

В 1902 году на Новой Земле зимовала с целью изучения природы северных сияний норвежская экспедиция, а позднее в 1907 году здесь работали экспедиции герцога Орлеанского и Бенара (в 1908 и 1914 гг.), причем во время последней своей экспедиции Бенар пересек у Костина шара Новую Землю с запада на восток.

Последней иностранной экспедицией на Новой Земле была норвежская геологическая экспедиция Холтедаля (1921 г.), давшая весьма ценные результаты для познания геологического строения островов. Во время своих работ на Новой Земле Холтедаль прошел по ледниковому щиту от губы Машигиной до залива Цивольки на восточном берегу.

С этого времени научным исследованием Новой Земли занимаются только советские ученые.

Перейдем к описанию тех работ, которые велись на Новой Земле с конца 70-х годов XIX века. В то время царское правительство стало постепенно проникаться мыслью о необходимости принять меры для фактического осуществления владения Новой Землей. В этих целях была начата колонизация Новой Земли, правда, выражавшаяся пока в постройке промысловой избы в Костином шаре, а затем в организации в Малых Кармакулах спасательной станции, начальство над которой было поручено штабс-капитану Е. А. Тягину, проведшему здесь вместе с женой целый год (1877/78). Тогда же в Малых Кармакулах было поселено семь ненецких семей. До того времени постоянных жителей на Новой Земле не было, но возможно, что некоторые промышленники живали там подолгу. Первым постоянным жителем Новой Земли был ненец Фома Вылка, родоначальник

известной семьи Вылок. Переселение ненцев, а также и русских продолжалось до Октябрьской революции, причем население островов к 1917 году не превышало ста человек, влачивших там весьма жалкое существование. Зато после очищения Северного края от белых и интервентов советское правительство приступило к самым решительным мерам по улучшению условий жизни новоземельцев и увеличению количества населения. Это было совершенно необходимо для освоения производительных сил островов, материального и культурного роста людей, населявших Новую Землю. По данным 1936 года, на Новой Земле на семи полярных станциях и в десяти становищах проживает 411 человек, из них 100 ненцев.[1]

В 1924 году на Новой Земле был создан островной совет, председателем которого неизменно избирается Тыко Вылка. Административным центром до 1935 года являлось становище в Белушьей губе (основанное в 1897 году). Здесь построены лазарет, школа с общежитием и центральный склад для снабжения новоземельских промышленников продовольствием и всем необходимым. В 1935 году новоземельский центр перенесен в становище Лагерное (Маточкин шар). Для удовлетворения потребностей населения в свежем мясе, летом 1930 года на Новую Землю было завезено опытное стадо оленей в несколько сот голов.

До организации в Малых Кармакулах спасательной станции исследование Новой Земли велось главным образом по побережью ее, и внутренняя часть островов оставалась неизвестной. Но с открытием станции, а в особенности с установлением постоянного пароходного сообщения с Архангельском, для исследователей явилась возможность оставаться на Новой Земле на более продолжительный срок. Поэтому, начиная с 1883 года, мы видим ряд экспедиций, ставящих себе целью изучение внутренних областей Новой Земли и даже ее пересечение. Первым, кто пересек Новую Землю, был доктор Л. Ф. Гриневицкий, сотрудник магнитно-метеорологической станции, работавшей в Малых Кармакулах в течение Первого Международного полярного года (1882—1883 гг.). Летом 1895 года Малые Кармакулы служили базой геологической экспедиции академика Ф. И. Чернышева, также пересекавшей Новую Землю от Малых Кармакул до Карского моря и давшей „общее представление о физико-географических особенностях средней части Новой Земли“.

Год спустя в Малых Кармакулах работала астрономическая экспедиция В. Голицына, прибывшая туда для наблюдения солнечного затмения. Участники экспедиции совершили восьмидневную экскурсию для изучения внутренней части острова. В том же году в Маточкином шаре побывал художник А. А. Борисов, который увлекся суровой красотой новоземельских ландшафтов и в 1899 году посетил Поморскую губу у западного устья Маточкина шара на собственной яхте „Мечта“. На следующий год Борисов повторил свое путешествие, но на этот раз „Мечта“ была затерта льдами при выходе из Маточкина шара в Карское море; участникам экспедиции пришлось покинуть судно и две недели брести по льдам до новоземельских берегов. Пересекши

[1] „Советская Арктика“ 1936 г., № 10.

южный остров Новой Земли, Борисов благополучно добрался до Поморской губы, где у него был построен дом, и там перезимовал.

В 1901—1902 гг. гидрограф Варнек обследовал Маточкин шар и произвел съемку местности, прилегающей к Карским Воротам. В конце XIX и начале XX столетий в новоземельских водах не раз работала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана.

В 1908—1910 гг. на Новой Земле проводит большую работу геолог В. А. Русанов. В первую свою поездку на Новую Землю (в составе французской экспедиции Бенара — Кандиотти)



Становище Малые Кармакулы на Новой Земле

Русанов впервые в истории полярного исследования пересекает северный остров Новой Земли от залива Незнаемого до губы Крестовой. В следующем году (уже в качестве руководителя экспедиции Главного Управления Земледелия и Землеустройства) Русанов проходит на моторной шлюпке от Крестовой губы до полуострова Адмиралтейства, а затем вторично пересекает северный остров Новой Земли от Крестовой губы до залива Незнаемого (на этот раз в обратном направлении). В 1910 году Русанов вновь идет во главе экспедиции на Новую Землю. На парусно-моторном судне „Димитрий Солунский" Русанов проходит от Архангельска до мыса Желания — северо-восточной оконечности Новой Земли, куда во время своего плавания в новоземельских водах не мог дойти в 1901 году даже ледокол „Ермак". От мыса Желания Русанов проходит вдоль восточного берега до Маточкина шара и через этот пролив выходит в Баренцово море, обойдя таким образом кругом всего северного острова Новой Земли.

В 1912 году Русанов отправляется в свою последнюю экспедицию. На этот раз целью его плавания был остров Шпицберген, где Русанов занимался исследованием залежей каменного угля и вопросами организации правильной эксплоатации их. В этой экспедиции, отправившейся в плавание на парусно-моторной шхуне „Геркулес“ (65 тонн водоизмещением) кроме Русанова участвовали горный инженер Р. Л. Самойлович (ныне известный полярник и директор Всесоюзного Арктического института), зоолог Сватош, океанограф (он же капитан) А. С. Кучин — участник антарктической экспедиции Руала Амундсена на „Фраме“ в 1910—1912 гг., жена Русанова Жюльетта Жан, студент Семенов и 8 человек команды. Закончив свои работы на Шпицбергене, Русанов оставил там Самойловича и Сватоша, а сам направился к Новой Земле, куда и прибыл 31 августа (к становищу в Поморской губе). От Новой Земли Русанов, вероятно, предполагал пройти к Берингову проливу северо-восточным морским путем, пройденным до него Норденшельдом, но скрывал этот план ото всех. Во всяком случае оставленная им в становище записка гласит следующее:

„Телеграмма Начальника Экспедиции 1912 г. В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле в колонии Маточкин шар 18 августа с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению: Петербург, Ждановка, 9, Стюнкель. Юг Шпицбергена и остров Надежды окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина шара. Иду к северо-западной[1] оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год, все здоровы. Русанов“.

К сожалению, надежды Русанова не сбылись. „Геркулес“ пропал без вести. Судно это было мало пригодно для продолжительного плавания вдали от сибирских берегов, что сознавал, очевидно, и сам Русанов, говоря о возможной гибели „Геркулеса“. Но запас снаряжения на год свидетельствует о том, что Русанов задавался какими-то весьма далеко идущими намерениями. Этими намерениями могла быть только попытка пройти северо-восточным путем.

Погиб ли „Геркулес“, раздавленный льдами, или же утонул во время шторма, мы не знаем. Возможно, что эта загадка вскоре будет разгадана. Летом 1934 года отряд гидрографической экспедиции Главного Управления Северного морского пути на боте „Сталинец“ нашел в восточной части Карского моря на острове Зейзеля (переименованном ныне в остров Геркулеса) врытый в землю столб с надписью „Геркулес, 1913 года“. Тот же отряд позднее обнаружил в восточной части шхер Минина (у западного берега Таймырского полуострова) на острове Безыменном различные предметы и документы, принадлежавшие участникам экспедиции Русанова, как то — серебряные часы с надписью на крышке, части фотографического аппарата, морскую книжку, удостоверение личности, открытые письма на имя одного из матросов „Геркулеса“ и т. д. Для дальнейших тща-

[1] Вероятно, описка. Русанов, очевидно, собирался итти к северо-восточной оконечности Новой Земли.

тельных поисков на остров Безыменный и на остров Геркулеса предполагалось послать в навигацию 1935 года новую экспедицию, но она не состоялась. Надо думать, что в ближайшие годы места, посещенные „Сталинцем", будут обследованы с исчерпывающей полнотой. В настоящее время у нас имеются сведения, что осенью 1936 года гидрографическое судно „Торос" обнаружило на острове Безыменном еще разные мелкие вещи. Но обследовать подробнее этот остров, как и подойти к острову Геркулеса, „Торос" не смог из-за тяжелых ледовых условий.

Таким образом, распространенное до последнего времени мнение о том, что „Геркулесу" не удалось пройти в Карское море, и, вероятно, он погиб, не справившись с крупным волнением, еще у берегов Новой Земли, или же был вынесен дрейфующими льдами на запад в полярный бассейн, ныне поколеблено находками „Сталинца" и „Тороса".

В 1912—1913 гг. у берегов Новой Земли, у Панкратьева полуострова, зимовала экспедиция Г. Я. Седова. Целью этой экспедиции было достижение северного полюса. Но неблагоприятное состояние льдов помешало Седову дойти в короткий срок до архипелага Земли Франца-Иосифа, откуда должен был начаться санный поход к полюсу, и судно экспедиции „Св. Фока" было вынуждено остановиться на зимовку у Панкратьевского полуострова. Здесь экспедиция провела почти целый год, со второй половины сентября 1912 года до 3 сентября следующего года. Зимовка была использована для исследования северного острова. Седов проехал на собаках вдоль западного берега Новой Земли до мыса Желания и дальше на юго-восток до мыса Флиссингер Гофт, а четверо участников экспедиции — В. Ю. Визе, М. А. Павлов и двое матросов — пересекли остров по ледяному щиту в очень высокой широте (75,5 — 76° сев.) от Панкратьевского полуострова до залива Власьева на карском берегу. Работы экспедиции Седова на Новой Земле значительно изменили карту северо-западных берегов острова и дали большой материал в области метеорологии, гидрологии и магнитологии. Один из спутников Седова, художник Н. В. Пинегин, вывез с Новой Земли большое количество фотографий, картин и кинолент, иллюстрирующих жизнь и природу далекого севера.

Дальнейшая судьба экспедиции Седова будет описана в последующих главах, когда мы перейдем к истории исследования архипелага Земли Франца-Иосифа и русских полярных экспедиций 1912 года. Здесь же заметим, что после работы Седова и его спутников на Новой Земле в исследовании ее островов наступает девятилетний перерыв, и лишь с установлением на нашем севере советской власти для Новой Земли начинается новая эра, принесшая с собой совершенно новые методы изучения и освоения далеких областей советской Арктики.

ОТКРЫТИЕ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА И ДАЛЬНЕЙШЕЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ЕЕ

Плавание норвежских промышленников у берегов Новой Земли и неизменная удача, сопутствовавшая норвежским судам в Карском море, заинтересовали ученые круги как за границей,

так и в России. К изумлению многих, „ледяной погреб“ оказался довольно доступным! „Зашевелилось также и наше Географическое общество“,—пишет П. А. Кропоткин, которому, как члену особого полярного комитета, было поручено в 1870 году выработать план русской полярной экспедиции в связи с поднятым Географическим обществом вопросом о необходимости исследования русских северных морей.

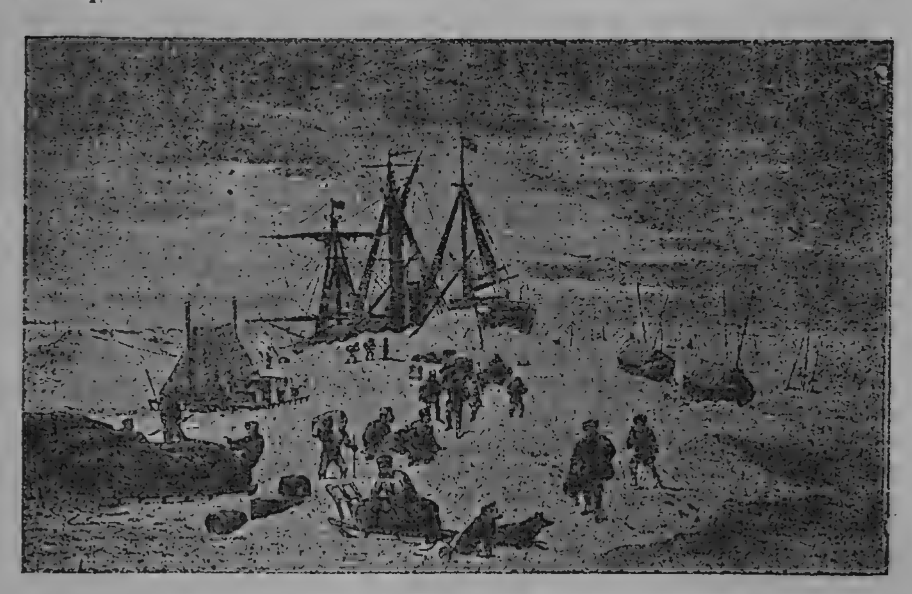
Изучив очень большой материал, Кропоткин пришел к выводу о необходимости организации такой экспедиции, которая могла бы не только сделать попытку пройти к северу или северо-востоку от Новой Земли, но и произвести поиски большой неизвестной земли, несомненно существующей между Шпицбергеном и Новой Землей. Мысль о существовании такой земли явилась раньше всего не у Кропоткина (хотя многие склонны считать его первым, кто сделал это предположение), но у русского морского офицера Шиллинга, автора доклада о течениях в Ледовитом океане. „Когда я прочитал этот доклад, а также путешествие Литке на Новую Землю и познакомился с общими условиями этой части Ледовитого океана,— пишет Кропоткин,— то сразу увидал, что предположение Шиллинга должно быть верно. К северу от Новой Земли, действительно, должна существовать земля, лежащая под более высокой широтой, чем Шпицберген. На это указывало неподвижное состояние льда на северо-запад от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки. Кроме того, если бы такая земля не существовала, то холодное течение, несущееся на запад, от меридиана Берингова пролива к Гренландии, непременно достигло бы Нордкапа и покрывало бы берега Лапландии льдом... Теплое течение, являющееся слабым продолжением Гольфстрема, не могло бы помешать нагромождению льдов у северных берегов Европы, если бы такой земли не существовало“.

Проект русской полярной экспедиции был представлен правительству, но средств на нее (испрашивалось всего 30—40 тысяч рублей) отпущено не было: за весь XIX век расходы царского правительства на исследование арктических областей Европы и Азии выразились в весьма скромных суммах и во всяком случае были во много раз меньше расходов других государств на те же цели. Между тем России принадлежало около половины всех арктических областей.

Однако работа Кропоткина не пропала даром. Его проект привлек к себе внимание заграничных ученых, и в результате в 1872 году была организована, главным образом на частные средства, большая полярная австро-венгерская экспедиция Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта для исследования области к северо-востоку от Новой Земли. За год перед тем Пайер и Вейпрехт предприняли предварительную экспедицию разведывательного характера в воды между Шпицбергеном и Новой Землей на судне „Исбьерн“. Это плавание, хотя и совершенное в тяжелых условиях, показало, что море между Шпицбергеном и Новой Землей не представляет в летнее время особых затруднений для судоходства: маленький парусный „Исбьерн“ проник на север почти до 79° с. ш. Летом того же 1871 года, но на

четыре недели раньше, норвежский промышленник Тобисен на яхте „Фрейя“ пересек все Баренцово море и дошел беспрепятственно до берегов Новой Земли у губы Красивой, что послужило новым доказательством возможности летнего судоходства в этих водах.

Судно экспедиции Пайера и Вейпрехта „Тегетгоф“ (водоизмещением в 184 тонны) вышло в море из Бремена 13 июня 1872 года и после захода в Тромсе направилось к Новой Земле. Целью экспедиции было исследование неизвестных областей к северу от берегов Сибири. Но „отдаленной целью, так сказать, идеалом нашего путешествия, был северо-восточный проход“,— писал Пайер.



Экспедиция Пайера и Вейпрехта покидает свое судно

Пайер был не новичком в полярном исследовании. Он принимал участие в так называемой Второй немецкой полярной экспедиции к восточным берегам Гренландии на судне „Германия“ под начальством капитана Кольдевея. По возвращении домой Пайер сумел заинтересовать ряд влиятельных и состоятельных лиц и добился необходимых средств, на которые и была организована экспедиция „Тегетгофа“. Выбранный Пайером и Вейпрехтом маршрут базировался на гипотезе известного немецкого географа Августа Петермана, будто севернее Новой Земли и острова Врангеля полярное море должно быть летом свободно ото льдов.

Однако в тот год состояние льдов в Баренцовом море было очень неблагоприятно для судоходства, и кромка их занимала необычайно южное положение. „Тегетгоф“ не успел даже дойти до северной оконечности Новой Земли, как уже оказался в труднопроходимых льдах у западных новоземельских берегов. В 1929 году советская полярная экспедиция на ледокольном пароходе „Георгий Седов“ встретила в той же области льды на 300 км

севернее. Под 75° с. ш. „Тегетгоф“ встретился со вспомогательным судном „Исбьерн“, которое под начальством Вильчека, одного из богачей-меценатов, финансировавших австро-венгерскую экспедицию, должно было забросить на острова Баренца запас угля и провианта для „Тегетгофа“. 21 августа льды немного разошлись, и суда расстались: „Тегетгоф“ направился к северу, а „Исбьерн“ — к югу. Но уже к вечеру того же дня на 76° 22′ с. ш. „Тегетгоф“ был снова зажат льдами, из объятий которых ему не суждено было вырваться, несмотря на все принятые меры.

Дрейф экспедиции со льдами продолжался свыше года, причем четыре с лишком месяца судну ежеминутно угрожала опасность быть раздавленным. Лишь в начале 1872 года лед смерзся в большие сплошные поля, уже не нажимавшие на бока „Тегетгофа“, что до некоторой степени обеспечивало участникам экспедиции более спокойное существование. Прошла весна, а за нею и лето. „С чувством тяжелого разочарования шли мы навстречу второй зиме... И каждый раз, когда мы выходили на палубу и обозревали окружающую пустыню, нас охватывала мысль о грядущем“,— писал Пайер в своем отчете. Но грядущее таило в себе неожиданности. Кажется, впервые в истории не исследователь подошел к берегам земли, а сама земля „приблизилась“ к нему. Судно Пайера и Вейпрехта в конце концов „пригнало“ льдами к берегам неизвестных островов.

„Достопамятен был день 30 августа 1873 года под 79° 43′ с. ш. и 59° 33′ в. д.,— рассказывает один из начальников экспедиции,— он принес нам такую неожиданность, какая могла бы сравниться разве только с возрождением к новой жизни,— так она была велика. Было около полудня. Мы стояли, облокотившись на борт, и смотрели в облака тумана, между которыми изредка проскальзывал солнечный луч, как вдруг заметили в одном из таких промежутков далеко на северо-западе суровые скалистые горы. Через несколько минут перед нашими глазами предстала в солнечном сиянии прекрасная альпийская страна!.. Мы радостно, громко закричали: „Земля, земля, наконец-то земля!“ Вейпрехт вызвал всю команду наверх, приказал поднять флаг, и вновь открытый архипелаг был назван Землей Франца-Иосифа в честь австрийского императора. Предположение Шиллинга — Кропоткина о существовании земли в северной части Баренцова моря полностью подтвердилось. Был дан ответ на вопрос, заданный всего лишь два года перед тем в записке Русского Географического общества: „Вряд ли одна группа островов Шпицбергена была бы в состоянии удержать огромные массы льда, занимающие пространство в несколько тысяч квадратных миль, в постоянно одинаковом положении между Шпицбергеном и Новой Землей. Не представляет ли нам это обстоятельство, равно как и относительно легкое достижение северной части Шпицбергена, право думать, что между этими островами и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собой?“

Лишь через два месяца австрийцам удалось произвести высадку на берега вновь открытой земли. Всё это время судно

беспомощно дрейфовало со льдами. Наконец, оно вмерзло в береговой припай, в котором и простояло всю зиму и весну. За зимовку было произведено множество наблюдений и совершено несколько санных поездок, протекавших в самых тяжелых условиях. Температура опускалась до —50° Ц, и большая часть привезенных экспедицией собак пала. Тяжело нагруженные сани приходилось тащить на себе. Но никакие опасности не страшили отважных исследователей, и во время одной санной экспедиции Пайер, обогнув с запада остров Рудольфа, поднялся до самой северной оконечности архипелага Земли Франца-Иосифа — мыса Флигели, лежащего на самой северной из достигнутых кем-либо



Гибель „Тегетгофа"

до тех пор широт,— почти под 82°. Огромные полыньи помешали Пайеру пройти дальше, но с высокой скалы были видны вдали на севере очертания еще какой-то земли, которую Пайер назвал в честь знаменитого географа Землей Петермана. Существование ее впоследствии не потвердилось. Вблизи той области, где Пайер видел „Землю Петермана," спустя 20 лет прошел Фритьоф Нансен, затем тут побывал в 1900 году итальянец Каньи и, наконец, в 1914 году — штурман судна „Св. Анна" Альбанов. Никто из этих исследователей не заметил здесь никаких признаков земли.

Позднее советские экспедиции тоже не видели новых земель севернее мыса Флигели, поэтому гипотезу о существовании „Земли Петермана" следует считать отвергнутой раз и навсегда.

Наступила весна 1874 года; „Тегетгоф" попрежнему оставался пленником льдов, и никакой надежды выйти из них не было. 20 мая судно было покинуто, и участники экспедиции в количестве 23 человек тронулись по льдам на юг, таща за собой сани с провиантом, снаряжением и три судовых шлюпки, поставленные на большие лыжи. Этот поход был связан с огромнейшими трудностями. Пайер в своем описании экспедиции

сравнивает его только с путешествием Парри 1827 года и переходом доктора Кэйна в 1855 году от места зимовки его судна „Эдванс“ до гренландской колонии Упернивик. Поверхность льда была очень неровной, ноги путешественников проваливались по колени в мягком, рыхлом снегу, между льдинами постоянно встречались полыньи и разводья, а кроме того лед находился в непрестанном движении, направление которого трудно было предугадать. Приходилось все время менять сани на лодки и обратно, но упорный южный ветер, гоня лед на север, уничтожал весь успех движения вперед, и в результате за целый месяц изнурительнейшей работы экспедиция отошла от покинутого ею „Тегетгофа“ всего на 2,5 км! Когда во время похода выяснилось, что трех лодок нехватало для всей команды „Тегетгофа“ и взятого с собою груза, Вейпрехт с небольшим отрядом вернулся на судно и привел оттуда четвертую лодку.

Причина такого медленного продвижения вперед заключалась еще и в плохом состоянии снега. Сани проваливались в него, а лыжи то и дело застревали, закапываясь в снег своими низкими передками. Половины людей бывало едва достаточно, чтобы сдвинуть с места нагруженные сани или лодку. Приходилось по пяти раз проходить одно и то же расстояние — три раза с грузом и два раза без груза.

Но вот ветер переменился, и участники экспедиции продвинулись на юг за 20 дней на 450 км. Впрочем, положение улучшилось не надолго. В средине июля — через пятьдесят пять дней после оставления судна — Пайер и его спутники оказались опять всего лишь в 15 км от „Тегетгофа“!

„Охваченные сомнениями, мы думали уже о том, что в неравной длительной борьбе со льдом нам придется в конце концов уступить и повернуть обратно на судно. В случае, если бы мы нашли его на прежнем месте, нас ожидала третья, ужасная зимовка безо всякой надежды на спасение. Если же нам не удалось бы обнаружить брошенный корабль, тогда нас ожидала верная могила во льдах Ледовитого океана!“ — так вспоминал потом Пайер положение, в котором оказались участники его экспедиции.

Вскоре в состоянии льдов произошла перемена, и появились довольно длинные и широкие полыньи и разводья, по которым можно было продвигаться на лодках. Еще несколько недель, и экспедиция увидела кромку льдов, а за нею открытое море, которое обозначало для путешественников спасение. Чистая вода была в этом году уже почти под 78° с. ш. (при 61° в. д.). Участники экспедиции прошли от „Тегетгофа“ до кромки льдов по прямой линии 131 милю и не менее 300 миль фактически. Дальше они поплыли по океану на шлюпках. 16 августа показались берега Новой Земли, а еще через сутки с небольшим — в ночь с 17 на 18 августа — Пайер и его спутники пристали к мысу Черному (у полуострова Адмиралтейства) и высадились, наконец, на твердую землю. На минуту были забыты все страдания и лишения! Отдохнув немного, Пайер двинулся на юг и 23 августа в Пуховой бухте встретился с двумя русскими промысловыми шхунами; одна из них — „Николай“ — под командой Федора Воронина, благополучно доставила австро-венгерскую

полярную экспедицию в Варде. За время своих двух зимовок и за весь долгий обратный путь Пайер потерял всего одного человека.

После открытия Земли Франца-Иосифа, обширного архипелага, состоящего из 80 с лишком островов, его посетило множество научных, промысловых и просто туристских экспедиций. Мы опишем в этой главе важнейшие из них — до эпохи советского исследования Арктики, потому что этой эпохе нами отводится особое место, и о ней будет рассказано обстоятельно.

Норвежский полярный исследователь Гуннар Хорн в своей книге, посвященной истории открытия и исследования Земли Франца-Иосифа, перечисляет все экспедиции на этот архипелаг.



Гибель „Эйры" экспедиции Ли-Смита

До 1909 года их было около 150, из них 17 научных (из последних на долю России и СССР приходится 6). Тот же Хорн утверждает, что Земля Франца-Иосифа была открыта норвежскими промышленниками еще до экспедиции Пайера и Вейпрехта. Но утверждение это базируется только на устных свидетельствах норвежских моряков и никакими документами не подкреплено.

Пять лет спустя, в 1879 году, к Земле Франца-Иосифа подходило голландское судно „Виллем Баренц" под командой Де-Брюйне, но на берег участники экспедиции не высаживались. Тогда же был открыт — в южной части архипелага — остров Гукера, на котором позднее зимовала русская полярная экспедиция Г. Я. Седова (в бухте Тихой), а ныне находится самая северная в мире советская геофизическая обсерватория.

Через год шотландский спортсмен Ли-Смит обследовал на своей яхте „Эйра" южный берег архипелага, а затем на следующее лето снова вернулся сюда, причем на острове Белля был построен дом. От этого острова „Эйра" перешла к мысу Флора

на острове Нортбруке и здесь 21 августа 1881 года потерпела крушение в солнечный и тихий день, когда, казалось, нельзя было ожидать никакой катастрофы. Неожиданно с востока надвинулись льды и раздавили судно, затонувшее через два часа. Попытка участников экспедиции перебраться в лодке на остров Белля к дому „Эйры" не удалась, и Ли-Смиту пришлось остаться здесь на зимовку, которая в общем протекла благополучно.

Из обломков яхты, камней и торфа была выстроена хижина, в которой экспедиция и провела долгую полярную ночь. Недостатка в провианте и особенно в свежем мясе не ощущалось, так как охотой было добыто много медведей, моржей и птиц. Но топлива на всю зиму нехватило, и с начала января пришлось отапливаться звериным салом. 21 июня 1882 года зимовщики покинули на четырех шлюпках мыс Флора и после 42-дневного труднейшего перехода достигли берегов Новой Земли у Маточкина шара, где и были взяты на судно спасательной экспедиции, разыскивавшей Ли-Смита. Обе экспедиции Ли-Смита доставили ценные данные в отношении условий жизни на Земле Франца-Иосифа, ее климата и картографии.

На некоторое время в исследовании Земли Франца-Иосифа наступает перерыв, возмещаемый зато потом работами английской экспедиции Фредерика Джексона (1894—1897 гг.), прекрасно оборудованной и снаряженной и имевшей своею целью всестороннее исследование архипелага. В состав экспедиции входило девять научных работников, и она была рассчитана на несколько лет. Джексон отправился в 1894 году из Англии для выяснения вопроса, как далеко на север простирается Земля Франца-Иосифа, и не является ли она наиболее удобным исходным и опорным пунктом для экспедиций, направляющихся к северному полюсу. Между прочим Джексон, основываясь на ошибочном предположении Пайера о существовании земли к северу от мыса Флигели, надеялся пройти на север по твердой земле значительно дальше, чем это можно сделать. По мнению Пайера, Земля Франца-Иосифа состояла из двух больших островов (Земли Зичи и Вильчека) и нескольких маленьких. Позднее работы Джексона показали, что Земля Франца-Иосифа является большим архипелагом из множества островов самых различных размеров.

Английская экспедиция привезла с собой трех манчжурских низкорослых лошадей (пони), а также 30 остяцких собак. Место для зимовки было выбрано у мыса Флора. Там Джексон и его спутники провели три года, подробно изучая южную и западную части архипелага. Совершая санные поездки, Джексон устраивал склады провианта и ставил отличительные знаки, облегчая тем самым труд дальнейших экспедиций. Постоянная связь с Англией поддерживалась пароходом „Уиндворд", ежегодно производившим пополнение запасов экспедиции.

В июне 1896 года на мысе Флора произошла историческая встреча Джексона с Нансеном и Иохансеном, возвращавшимися из своего похода на север после оставления ими дрейфующего во льдах „Фрама" и перезимовавшими на острове Джексона в северной части архипелага. Ниже мы расскажем подробно

об экспедициях Фритьофа Нансена, а пока упомянем лишь, что Нансен оставил „Фрам“ 14 марта 1895 года на 83° 59′ с. ш. и 102°27′ в. д., решив пройти к полюсу 700 км по льдам в сопровождении только одного спутника. Снаряжение путешественников состояло из трех саней, двух брезентовых каяков, 28 собак и запасов провианта на 30 дней для людей и на 100 для собак. Поход протекал в невероятно тяжелых условиях. Льды все время сносило к югу, а поверхность их представляла сплошное нагромождение торосов. Температура была очень низкой и в течение 3 недель держалась на уровне —40° Ц. Но все же 7 апреля Нансен и Иохансен достигли 86°14′, т. е. самой северной точки, где когда-либо ступала нога человеческая. От дальнейшего продвижения на север пришлось отказаться,— оно было бы крайне опасным: провиант начал уже истощаться, а состояние пути было из рук вон плохо, тем более, что приближалось летнее таяние льдов. Смелые норвежцы решили тогда направиться к ближайшей твердой земле—архипелагу Земли Франца-Иосифа. К этому времени собаки были страшно истощены и измучены, а кроме того число их с каждым днем уменьшалось, так как путешественникам приходилось питаться собачиной. Ледовый дрейф постоянно путал все расчеты и принуждал норвежцев тратить силы и энергию на преодоление лишнего расстояния. Только в августе 1895 года Нансен оказался у кромки льдов и увидел три небольших островка (названных им Белой Землей), к которым путешественники и поплыли в брезентовых каяках. Благополучно добравшись до земли, путешественники направились далее на запад, не раз подвергаясь нападению моржей. 26 августа они вновь достигли земли под 81°12′ с. ш. и 56° в. д. и решили здесь перезимовать. Определить точно свое местоположение Нансен не мог, так как у него однажды остановился хронометр, и хотя он поспешил завести его, но точность хода была уже потеряна.

К несчастью, Иохансен тоже как-то забыл завести свои часы во-время. Как было определено позднее, высадились они на острове Джексона (у мыса Норвегия) в архипелаге Франца-Иосифа.

Для зимовья была построена из обломков прибрежных скал хижина или, лучше сказать, просто нора, длиною в 3 метра и шириною в 1,8 метра. Стоять в ней во весь рост (а оба норвежца были очень рослые, здоровые молодцы!) можно было только в самой ее средине. Пол в хижине был сделан значительно ниже уровня почвы, чтобы легче было вывести стены. Щели в них были заложены мхом и песком. Поперек стен было положено бревно плавника, принесенного сюда течениием от берегов Сибири, а поверх бревна настлана моржовая шкура. Зимой хижину заносило снегом, и потому в ней было довольно тепло. Путешественники устроили и примитивный очаг, на котором варили себе пищу. Провианта, взятого с „Фрама“, у них оставалось очень немного, и они берегли его на следующий год. Поэтому целую зиму и весну Нансен и Иохансен питались медвежьим и моржовым мясом. По утрам они варили себе суп, а к обеду жарили мясо. Жир шел частью на „соуса“, частью на отопление и освещение хижины.

Так прошла долгая и однообразная полярная ночь. Некоторое оживление вносили в жизнь зимовщиков только песцы, бродившие вокруг хижины, забиравшиеся на ее крышу и поднимавшие там возню. Этих гостей путешественники никогда не трогали. Им было даже приятно слышать шорох осторожных шагов по снегу и хруст разгрызаемых костей. Все-таки какая-то жизнь среди мертвой ледяной пустыни!

Рождество было отпраздновано весьма торжественно: Иохансен вывернул наизнанку рубаху, а Нансен выстирал свою рубашку и переменил подштанники. Перед этим он обтерся горячей водой, истратив на это целую чашку.

19 мая путешественники тронулись в дальнейший путь, сохранив в отличном состоянии свое здоровье, хотя и были обречены на почти полную неподвижность в течение нескольких месяцев. Целью их похода был теперь Шпицберген, где они надеялись на встречу с каким-нибудь промысловым судном. Через несколько дней они дошли до кромки льдов, и дальше им пришлось плыть по морю в открытых брезентовых каяках. Каждую минуту им грозила гибель от морских волн или от моржей, неутомимо преследовавших гребцов. Море было почти свободно ото льдов, и на пути встречались лишь отдельные льдины. К ним путешественники приставали на отдых.

Однажды едва не произошло ужасное несчастье. Нансен со спутником расположились отдыхать на льдине, вытащив на лед и каяки, как всегда, связанные вместе. Вдруг набежавшей волной смыло каяки, а в них находились все снаряжение и провиант экспедиции (состоявший главным образом из сырого медвежьего мяса и сала). Кроме того, без каяков — единственного своего средства передвижения — путешественники обрекались на верную гибель. В одно мгновение Нансен сорвал с себя часть меховой одежды и, передав Иохансену часы, бросился в ледяную воду догонять быстро уплывавшие от льдины по ветру каяки.

„Ветер дул от берега, и легкие каяки с высокой оснасткой давали ему хороший упор. Они были уже довольно далеко и плыли быстро. Вода была холодной, как лед. Плыть одетому было очень трудно, а каяки неслись все дальше и дальше, подчас быстрее, чем я мог плыть. Поэтому мне начинало казаться сомнительным, чтобы я мог их настичь. Но там плыли все наши надежды. Все, что мы имели, находилось на каяках. С собой мы не имели даже ножа. Поэтому было вполне безразлично, схватят ли меня судороги, и я потону, или я вернусь без каяков назад. Я напрягал все силы до предела. Когда я выбился из сил, я повернулся и поплыл на спине. Теперь я увидел, как Иохансен беспокойно шагал взад и вперед по льду. Бедняга! Он не имел больших шансов, что я достигну каяков, но положение не изменилось бы ни на волос, если бы он также бросился в воду. Впоследствии он говорил мне, что это были худшие моменты, какие он когда-либо переживал. Когда я опять повернулся, я увидел, что каяки стали ближе. Во мне поднялась бодрость, и я удвоил свои усилия. Постепенно я замечал, как мои члены коченели и теряли чувствительность. Я знал, что скоро я уже не буду в состоянии двигать ими. Но теперь было

уже недалеко; лишь бы еще несколько продержаться, и мы будем спасены,— и я плыл дальше. Взмахи рук становились все слабее, но расстояние делалось все короче, и я начал верить, что все-таки поймаю каяки. Наконец, я мог протянуть руку к лыже, лежащей поперек кормы, схватил ее и, притянув себя к краю каяка, считал нас уже спасенными".

„Я попытался взобраться, но все тело так окоченело от холода, что это оказалось немыслимым. Одно мгновение мне казалось, что, несмотря на все, было уже поздно: у меня хватило сил нагнать каяки, но нехватит сил взобраться на них. Однако,



Нансен и Иохансен плывут на каяке у берегов Земли Франца-Иосифа

через некоторое время мне удалось перебросить ногу на конец саней, лежащих на палубе, и таким образом вскарабкаться наверх. И вот я уже сижу, но настолько окоченевший, что почти не могу грести. Грести на связанных каяках вообще было нелегко, но развязывать их я не имел времени; прежде чем мне удалось бы это сделать, я весь окоченел бы от холода. Я должен был согреться, работая изо всех сил веслами. Так как ветер был противный, то я продвигался очень медленно. Холод отнял у моего тела всякую чувствительность, но, когда налетал порывистый ветер, мне казалось, что он пронизывает меня в моей тонкой мокрой шерстяной рубашке насквозь. Я дрожал, зубы стучали, я почти застывал; но с веслом я все же мог справляться, и лишь бы достичь льда,— там уже согреюсь. Перед носом каяков плывут два чистика, мысль иметь дичь к ужину была соблазнительной, ведь у нас было мало припасов. Я схватил ружье и застрелил их одним выстрелом. Иохансен говорил мне потом, что он был испуган выстрелом и думал, что случилось несчастье: он никак не мог понять, что я там делаю; когда же увидел, что я гребу и достаю двух птиц, то он подумал, что я потерял рассудок".

Наконец, Нансен добрался до края льдины и при помощи Иохансена вылез из каяка.

— Как ты себя чувствуешь?— спросил Иохансен.

— Холодно, ужасно холодно,— ответил с трудом Нансен. Выглядел он ужасно. Лицо было бледное, и пена выступила на губах. Он едва мог говорить и, с трудом держась на ногах, всё время дрожал. Иохансен помог ему снять платье и надеть то немногое сухое, что у них было в запасе. Кроме того, он снял свои собственные штаны и надел их на товарища. Затем, разостлав на льду спальный мешок, он закутал в него Нансена и сверху накрыл еще парусом.

Могучее здоровье Нансена ничуть не пострадало от неожиданного купанья в ледяной воде, и вскоре путешественники пустились в дальнейший путь на каяках. 17 июня они увидели берег какого-то острова, где и высадились. Это был мыс Флора на острове Нортбрук. Здесь-то они и встретились случайно с Джексоном, который сначала долго не узнавал Нансена в стоявшем перед ним донельзя грязном человеке, заросшем бородой и в одежде, пропитанной звериным жиром и перепачканной копотью. Эта встреча так описывается Нансеном в его всемирно-известной книге „Фрам в полярном море". Услышав вдали собачий лай, Нансен оставил Иохансена сторожить каяки, а сам отправился на разведку.

„С какими странно смешанными мыслями я пролагал себе путь сквозь массу торосов и неровностей! Вдруг мне показалось, что я слышу человеческий окрик, чужой голос, первый за три года. Сердце забилось, кровь прилила к мозгу, я взбежал на ледяной пригорок и закричал изо всей мочи своих легких. Вскоре я опять услышал крик и с одного из торосов различил темную фигуру, двигавшуюся среди ледяных нагромождений. Это была собака, но еще дальше двигалась другая фигура... человек! Кто бы это был? Мы поспешно приближались друг к другу, я замахал шляпой, он сделал то же. Я услыхал, что он окликнул собаку по-английски. Когда я подошел ближе, мне показалось, что я узнаю Джексона. Мы протянули друг другу руки. Над нами туманный покров, скрывавший от нас окружающий мир, под ногами неровный, нагроможденный глыбами пловучий лед, а вдали виднелся лишь клочок земли—только лед, лед и туман. С одной стороны — цивилизованный европеец в английской одежде, в высоких резиновых галошах, тщательно выбритый и причесанный, благоухающий душистым мылом, запах которого издалека доносился до обостренного обоняния дикаря; с другой стороны — дикарь, одетый в грязные лохмотья, черные от жира и копоти, с длинными всклокоченными волосами и щетинистой бородой, с лицом, естественный белый цвет которого нельзя было различить под толстым слоем грязи, хотя для удаления ее были испробованы в течение зимы все средства, начиная с теплой воды, мха, тряпок и кончая ножом. Ни один из нас не знал, кто был другой, или откуда он явился".

Начал разговор Джексон:

— Я чертовски рад видеть вас!

— Благодарю, я тоже.

— Вы здесь с кораблем?

— Нет, моего корабля здесь нет.
— Сколько вас всего здесь?
— Со мной один товарищ у кромки льда.

Вдруг Джексон остановился, пристально посмотрел Нансену в лицо и быстро произнес:

— Уж вы не Нансен ли?
— Да, я Нансен.
— Чорт возьми, я ужасно рад видеть вас!

Джексон с большим радушием приютил обоих норвежцев у себя, а затем через несколько дней к мысу Флора пришел „Уиндворд", который и доставил Нансена и Иохансена на их родину.

Конечно, трудно было ожидать, чтобы Нансен собрал во время своей зимовки на Земле Франца-Иосифа значительные научные материалы: в слишком тяжелых условиях протекала эта зимовка. Но все же им сделаны ценные географические открытия; исследована группа островов, названная Белой Землей, и установлено с полной достоверностью, что архипелаг Земли Франца-Иосифа не простирается к северу выше 82° широты. После похода Нансена Белая Земля никем не посещалась и была лишь опознана с воздушного корабля „Граф Цеппелин LZ-127" во время его арктического полета 1931 года.

Летом 1897 года на Земле Франца-Иосифа побывал шотландский капитан Робертсон, а затем в 1898—1899 гг. там зимовала американская экспедиция Уэлмена, позднее предпринимавшего попытку полета к северному полюсу от берегов Шпицбергена на полууправляемом воздушном корабле. Во время зимовки Уэлмена произошла одна из обычных полярных трагедий. На западном берегу Земли Вильчека у мыса Геллера в месте, названном Фортом Мак-Кинлея, был устроен склад провианта, и там остались зимовать два норвежца: Бьервиг и Бентсен — участник экспедиции Нансена на „Фраме". Еще осенью Бентсен заболел и в самом начале 1899 года умер. Перед смертью он просил своего товарища отложить похороны до весны, чтобы труп его не сделался добычей медведей и песцов. Бьервиг исполнил просьбу друга и провел остаток полярной ночи, лежа в хижине рядом с трупом Бентсена, смерзшимся в одно целое со спальным мешком. Прожив в течение двух месяцев рядом с трупом в полном одиночестве и мраке, Бьервиг не утратил здоровья и лишь немного нервничал и жаловался на бессонницу.

Работы экспедиции Уэлмена помогли выяснить протяжение Земли Франца-Иосифа, хотя большинство островов архипелага было нанесено на карту лишь приблизительно. Задуманный Уэлменом поход на север для достижения рекордно-высокой широты не удался.

В 1899—1900 гг. на Земле Франца-Иосифа побывала итальянская экспедиция герцога Абруццкого, задачей которой было достижение полюса или возможно большей широты. Судно экспедиции „Стелла Поляре" (бывшее норвежское зверобойное судно „Язон", доставившее в 1888 году Нансена к берегам Гренландии и совершившее ряд замечательных плаваний в Антарктике) 20 июля 1899 года подошло к мысу Флора, где была устроена продовольственная база. Впрочем, итальянцы ею не

пользовались, зато она оказала впоследствии значительную помощь американской экспедиции Фиала (в 1904—1905 гг.) и спасла от голодной смерти в 1914 году штурмана Альбанова и его спутника Конрада, участников плавания на судне „Св. Анна". „Стелла Поляре", пройдя затем через Британский канал в море Виктории, достигла рекордной для свободно плавающего в полярных льдах судна широты: 82° 04′, после чего остановилась на зимовку в бухте Теплиц на западном берегу Земли Рудольфа. Рекорд этот—для вод европейского сектора Арктики—оставался непревзойденным до 1929 года, когда его побила советская полярная экспедиция на ледокольном пароходе „Георгий Седов".

Место для зимней стоянки было выбрано неудачно, так как бухта Теплиц не защищена от напора льдов с моря. В результате судно получило течь, и его пришлось оставить. Участники экспедиции поселились на берегу в палатках. Несмотря на это, жилищные условия были вполне удовлетворительны, и зимовка прошла благополучно. Весной 1900 года к полюсу отправилась санная партия под начальством капитана Умберто Каньи, которая после очень тяжелого похода достигла 25 апреля 86° 33′ 55″ с. ш., т.-е. не дошла до полюса всего 383 км. Нансену же, дошедшему до 86° 14′, оставалось пройти 419 км. Партию Каньи сопровождали часть пути две вспомогательных партии в составе трех человек каждая. Одна из них, покинувшая Каньи 23 марта, по дороге в бухту Теплиц пропала без вести. Погибли лейтенант Кверини, норвежец Стöккен и горный проводник Ольер.

Когда бухта освободилась ото льда, участникам экспедиции удалось починить свое судно и спустить его на воду. 16 августа герцог Абруццкий, отморозивший себе за время зимовки два пальца на руке, отдал приказ о возвращении, не сделав никаких новых географических открытий. На мысе Флора итальянцы оставили, как мы уже упоминали, склад с запасом провианта на 8 месяцев для 20 человек, 5 тонн угля и 4 шлюпки. Слабая надежда на благополучный исход санного похода партии Кверини все еще теплилась, и итальянцы предполагали, что пропавшие товарищи смогут добраться до продовольственной базы. Образ действий герцога Абруццкого вызвал резкую критику в Норвегии, так как начальник экспедиции не проявил должной энергии для розысков пропавших товарищей и, кроме того, слишком рано и поспешно покинул берега Земли Франца-Иосифа. Спустя 28 лет другая итальянская экспедиция (Умберто Нобиле на дирижабле „Италия") тоже повлекла за собою человеческие жертвы и потеряла половину своих участников, причем первые вести, дошедшие до цивилизованного мира, были средактированы таким образом, что все спасательные экспедиции оказались введенными в заблуждение относительно судьбы шести человек, оставшихся в корпусе дирижабля.

В 1901—1902 гг. на Земле Франца-Иосифа зимовала американская экспедиция Болдуина, принимавшего участие в полярной экспедиции Уэлмена. Целью ее было достижение полюса по льдам, дрейфующим к северу от Земли Франца-Иосифа. Оборудована и снаряжена была экспедиция очень тщательно и богато на средства американского миллионера Циглера. В ней участвовало 45 американцев и норвежцев и 6 остяков при 420 собаках,

15 сибирских пони и 60 санях. Однако полученные экспедицией результаты ничуть не соответствовали понесенным ею расходам. Ни в спортивной, ни в научной частях задания не было достигнуто никакого успеха. Основной причиной неудачи, как говорят, явились постоянные раздоры между американцами и норвежцами, участниками экспедиции. Никаких научных работ экспедиция, повидимому, не производила; во всяком случае научные результаты ее опубликованы не были.

Во время санных поездок отдельных партий были устроены базисные склады продовольствия, которыми самой экспедиции не пришлось воспользоваться, так как поход к полюсу не



„Стелла Поляре“ в бухте Теплиц на острове Рудольфа

состоялся. Зато впоследствии они очень пригодились экспедиции Фиала, бывшего кавалериста, участвовавшего в путешествии Болдуина в качестве фотографа.

Эта экспедиция была опять снаряжена на средства Циглера и дала весьма ценные научные результаты, хотя и не имела успеха в смысле достижения высоких северных широт (Фиала прошел только немного севернее мыса Флигели — до 82° с. ш.). Задания и маршрут ее были теми же, что и у экспедиции Болдуина, но программа научных работ составлена тщательнее и гораздо шире. Фиала вышел в плавание из Норвегии летом 1903 года на судне „Америка“ (экспедиционном судне Болдуина), взяв с собой 38 человек, 208 собак и 25 сибирских пони. В августе „Америка“ с большими трудностями дошла до бухты Теплиц на Земле Рудольфа, где зимовала за четыре года перед тем „Стелла Поляре“, и в свою очередь остановилась там на зимовку. Эта зимовка едва не окончилась очень печально. Осенним штормом в бухте взломало лед, и „Америка“, сорванная с якорей, была вынесена в открытое море, где дрейфовала во льдах

в течение трех суток. С трудом удалось привести судно, все обледеневшее, обратно к месту его зимней стоянки. Затем в декабре „Америка“ была сильно зажата льдами, вследствие чего в корпусе судна появилась большая течь. Участникам экспедиции пришлось покинуть „Америку“ и переселиться на берег в дощатый разборный дом, привезенный из Норвегии. Наконец, в январе 1904 года „Америка“, жестоко пострадавшая от сильнейшего напора льдов с моря, погибла во время урагана, сопровождавшегося необычайно свирепыми метелями. Участники экспедиции кое-как продержались до лета только благодаря складам, оставленным Джексоном и герцогом Абруццким. Позднее пришлось использовать и склады Болдуина, так как Фиала и его спутники вынуждены были провести на Земле Франца-Иосифа еще и вторую зиму. Лишь в конце июля 1905 года вспомогательное судно „Терра Нова“ подобрало участников экспедиции, находившихся к тому времени на острове Алджере и у мыса Флора, и покинуло затем Землю Франца-Иосифа.

За время двух зимовок научными работниками экспедиции, главным образом Петерсом и Портером, были выполнены обширные работы по съемке островов центральной части архипелага. Нужно сказать, что еще весной 1904 года Фиала предложил всем желающим покинуть бухту Теплиц и отправиться к мысу Флора, где и ждать прихода вспомогательного судна. Часть зимовщиков согласилась на предложение Фиала и во главе с ним совершила переход от Земли Рудольфа до мыса Флора. Часть же осталась на месте зимовки. Когда оказалось, что посланное на помощь экспедиции Фиала судно („Фритьоф“) не может пробиться сквозь льды, и американцам приходится зазимовать на мысе Флора, несколько человек решили вернуться в бухту Теплиц и с этой целью поздней осенью уже в полярную ночь вышли в поход. Несмотря на невероятнейшие трудности, участникам похода всё же удалось через два месяца дойти до своей прежней зимовки в бухте Теплиц, хотя по дороге едва не погиб сам Фиала, и, кроме того, двое его спутников вынуждены были остаться на зимовку на острове Алджере, в домике, уцелевшем со времен экспедиции Болдуина. Таким образом зиму 1904—1905 гг. экспедиция Фиала провела в трех различных пунктах, и лишь весною 1905 года зимовщики бухты Теплиц стали постепенно перебираться на остров Алджер, куда были свезены значительные запасы провианта как с основной экспедиционной базы, так и со складов Болдуина. Эти многочисленные поездки очень способствовали изучению архипелага, и в результате работ участников экспедиции была составлена лучшая (до нашего времени) карта Земли Франца-Иосифа.

ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ Г. Я. СЕДОВА (1912—1914 гг.)

Первой русской научной экспедицией, посетившей Землю Франца-Иосифа, была полярная экспедиция Г. Я. Седова 1912—1914 гг., окончившаяся трагической гибелью ее начальника. Жизненный путь самого Седова и судьба его экспедиции очень знаменательны для выявления того казенно-бюрократического отношения, того полнейшего равнодушия, с которым правящие

круги царской России встречали всякое начинание, направленное к изучению и исследованию арктических областей, входивших в состав владений Российской империи. При чтении описания полярного путешествия Седова, талантливо и красочно изображенного участником экспедиции, художником и полярным исследователем Н. В. Пинегиным, „реально ощущаешь всю мертвящую силу тупой политики морского ведомства императорской России“. И нужны были громадная инициатива, выдающаяся энергия, непреклонное мужество и непоколебимая стойкость начальников и участников русских полярных экспедиций старого времени для осуществления хотя бы частичной программы научно-исследовательских работ в Арктике.

Седов — сын неграмотного бедного рыбака-хуторянина — родился и вырос на берегу Азовского моря. До 14 лет мальчик не обучался грамоте, но потом, быстро усвоив несложную премудрость приходской школы, пристрастился к чтению и проводил все свои досуги за книгой. Влечение к морю, к „ремеслу моряка“ проявлялось у Седова с самого раннего детства. Но обстоятельства загнали его сперва в бакалейную лавку, где он некоторое время служил приказчиком. Поступив затем в Ростовские-на-Дону мореходные классы, Седов из продавца бакалейной лавочки превращается в штурмана дальнего плавания, блестяще сдавшего выпускные экзамены и имевшего уже порядочный практический стаж. Однако сначала молодой моряк долго голодал, не находя места по специальности. Но вот Седову посчастливилось устроиться помощником капитана на маленький пароход. Через год Седов, продолжавший усердно читать и учиться, сдает экзамен на прапорщика военного флота и уезжает в Петербург, где добивается разрешения сдать экзамены за полный курс морского кадетского корпуса. В 1902 году Седов уже в составе экспедиции Главного Гидрографического управления, работающей под руководством А. Н. Варнека по описанию берегов Северного Ледовитого океана.

Итак, Г. Я. Седов стал морским офицером, хотя и с чином „поручика по адмиралтейству“, т.-е. „мелкой сошкой“ по сравнению с „белой костью“ — кадровыми строевыми офицерами флота.

В 1903 году Седов видел в Архангельске богато снаряженную полярную экспедицию Циглера — Фиала, и возможно, что с тех пор его и стала неотступно занимать мысль об организации русской экспедиции для достижения полюса.

Выдающиеся способности Седова и его огромная энергия обратили на себя внимание Варнека. В 1909 году Седов получает назначение начальником экспедиции, отправленной на крайний северо-восток Сибири для описания со стороны моря устья реки Колымы. Работа эта была связана с намерением правительства организовать ежегодные рейсы пароходов Добровольного флота из Владивостока до реки Колымы. Седов прекрасно справляется с возложенными на него задачами, хотя для проведения гидрографических и картографических работ в распоряжении его даже не было надлежащего мореходного судна, и плавания, иной раз далекие, совершались на простом карбасе, бывшем к тому же в самом плачевном состоянии. В результате деятель-

ности седовской экспедиции были установлены первые пароходные рейсы между Владивостоком и Колымой.

В 1910 году Седов получает новое задание: обследовать в гидрографическом отношении губу Крестовую на Новой Земле для обеспечения безопасного плавания пароходов, поддерживающих сообщение между материком и Новой Землей. Одновременно Русанову поручается обследование западного берега северного острова Новой Земли.

По окончании работ в Крестовой губе Седов возвращается в Петербург и приступает к осуществлению того проекта, который занимал все его внимание уже несколько лет: организация русской экспедиции для достижения северного полюса. С большой энергией и настойчивостью Седов начинает искать поддержки в правительственных, финансовых, общественных кругах. Средств нужно, сравнительно, очень немного: всего лишь 60—70 тысяч рублей. Экспедиции Нансена и Циглера обошлись в миллион рублей золотом каждая. Но раскачать малоподвижную косную „обывательскую стихию" было очень трудно. Правительство не видело большого для себя интереса в опубликованном Седовым плане; столичная „общественность" (по меткому выражению одного журналиста, „пропивающая ежедневно в петербургских ресторанах" столько денег, что их хватило бы на организацию русской полярной экспедиции), презрительно смотрела на „выскочку-гидрографа, нацепившего золотые погоны на крестьянские плечи". Правые — националистические круги подняли газетную шумиху вокруг „патриотического" проекта Седова, что оттолкнуло от него радикально и либерально настроенную часть общества, хотя Седов во всех отношениях, конечно, заслуживал уважения и симпатии со стороны передовых общественных слоев. Особая комиссия морского ведомства, ознакомившись с проектом Седова, нашла план его „недостаточно обоснованным и продуманным". „Не имея личного опыта, Седов не ознакомился достаточно с опытом других экспедиций, оставшихся ему совершенно неизвестными". Последнее замечание было справедливым. Отчеты главнейших иностранных полярных экспедиций были весьма мало знакомы Седову, и даже описание нансеновского плавания на „Фраме" было прочитано им только во время зимовки „Св. Фоки" на Новой Земле. Кроме того, свои расчеты Седов строил на собственной энергии и „готовности к подвигу", а также на „выносливости и привычке русских работать на холоде и их способности достигать целей не тщательной подготовкой", не глубоко и умело продуманным снаряжением и оборудованием экспедиции, а „крайним напряжением сил, неприхотливостью и умением терпеливо переносить лишения".

Ясно, что трудно было Седову найти защитников плана, основаннаго не на материальных возможностях, а на моральных „невесомых" соображениях. И экспедиция, наверное, не состоялась бы, не приди на помощь частная инициатива в лице М. А. Суворина — сына известного основателя реакционной газеты „Новое Время", открывшего Седову личный кредит в сумме свыше 100 000 рублей.

В июле 1912 года удалось найти подходящее судно „Святой мученик Фока" (водоизмещением в 273 тонны, с паровой маши-

ной в 100 лош. сил), а 27 августа наспех снаряженная и оборудованная экспедиция в составе 22 человек уже отплыла из Архангельска к берегам Новой Земли.[1]

Мы уже рассказывали раньше о пребывании „Св. Фоки“ у Новой Земли и его зимовке там. Лишь 3 сентября 1913 года „Св. Фока“ мог продолжать свое плавание и вышел снова в море по направлению к архипелагу Земли Франца-Иосифа, который должен был послужить Седову, как и почти всем его предшественникам опорным пунктом для решительного и последнего похода к полюсу. Через десять дней экспедиция подходила к мысу Флора, уже почти израсходовав весь свой запас угля и сжигая в топках под котлами звериное сало, тросы и старые паруса. Начало (если не считать целого года, проведенного экспедицией во льдах еще до прибытия на свою базу) не предвещало ничего хорошего. По первоначальному плану „Св. Фока“ должен был только доставить экспедицию на Землю Франца-Иосифа, а затем вернуться в Архангельск. Теперь же было очевидно, что судно тоже должно будет остаться на зимовку—да еще на вторую зимовку — в полярных льдах. Надеждам Седова воспользоваться у мыса Флора складами одной из бывших здесь экспедиций или забрать запас угля, оставленный адмиралом С. О. Макаровым, посетившим мыс Флора на „Ермаке“ в 1901 году, не суждено было сбыться. Погрузив на борт жалкие 2,5 тонны угля, уцелевшие здесь от времен экспедиции Фиала, „Св. Фока“ направился в Британский канал, предполагая дойти до Земли Рудольфа, как самой северной из островов архипелага. Но, остановленный по дороге непроходимыми льдами, почти истощив все свое топливо, „Св. Фока“ вынужден был зазимовать в бухте Тихой на острове Гукера.



Г. Я. Седов

Вторая зимовка экспедиции протекала в очень суровых условиях. Запас топлива состоял всего лишь из нескольких моржовых шкур, 300 кг угольного порошка да пустых бочек и ящиков. Судно отапливалось зимою звериным салом и внутренними переборками между каютами. „Если топлива нехватит,—говорил

[1] Кроме Г. Я. Седова, в ней участвовали: В. Ю. Визе (ныне зам. директора Всесоюзного Арктического института), геолог М. А. Павлов, художник Н. В. Пинегин, ветеринарный врач П. Г. Кушаков, впоследствии начальник полярной станции на острове Диксоне.

Седов еще при подходе „Св. Фоки" к берегам Земли Франца-Иосифа,— будем жечь судно. Что же делать? А итти назад, пройдя труднейшую половину,— преступление".

Среди команды, из-за однообразного и невполне доброкачественного питания, распространилась цынга. Только трое участников экспедиции, с самого же начала отказавшихся от солонины, были вполне здоровы (Визе, Павлов и Пинегин). Заболел цынгой и сам Седов. При таких условиях поход его к полюсу являлся чистейшим безумием. „События на „Св. Фоке" всякого нормального, здорового человека поразили бы своей нелепостью". Однако ни болезнь, ни настойчивые просьбы товарищей не могли удержать Седова, и 15 февраля 1914 года он двинулся в санный поход к северному полюсу в сопровождении матросов Линника и Пустошного.

Надо сказать, что достижение северного полюса казалось маловероятным еще летом 1913 года, когда Седов отправил часть своих людей на юг сообщить в Петербург, что „Св. Фока" не дошел до Земли Франца-Иосифа, что собаки оказались малопригодными для санных поездок, что половина их уже погибла, что запасы топлива ничтожны. Сообщение это не было доставлено по назначению во-время.

В довершение всех бед теперь во вторую зиму среди участников экспедиции начали развиваться болезни. У Седова распухли ноги, его не оставляла какая-то слабость, сонливость. Но Седов гнал от себя со всем упорством своей воли мысль о серьезном заболевании, успокаивал и ободрял спутников, тревожившихся за него. Правда, он и сам нуждался в ободрении и поддержке. Уныние, упадок духа приходилось скрывать и обманывать не только своих товарищей, но и самого себя...

Спутники Седова готовились зимой в дальний и безнадежно-трудный путь, безнадежный потому, что на „Св. Фоке" не было ни нужного снаряжения, ни хороших собак (например, на всю экспедицию было взято только два примуса, и то недоброкачественных!). Но не трудности предстоявшего похода пугали товарищей Седова,— их больше всего беспокоило состояние его здоровья. Все понимали, что судьба экспедиции зависит от того, поправится ли ее начальник к назначенному для похода сроку или нет. Седов успокаивал: у него просто острый ревматизм, все пройдет, как только он тронется в путь.

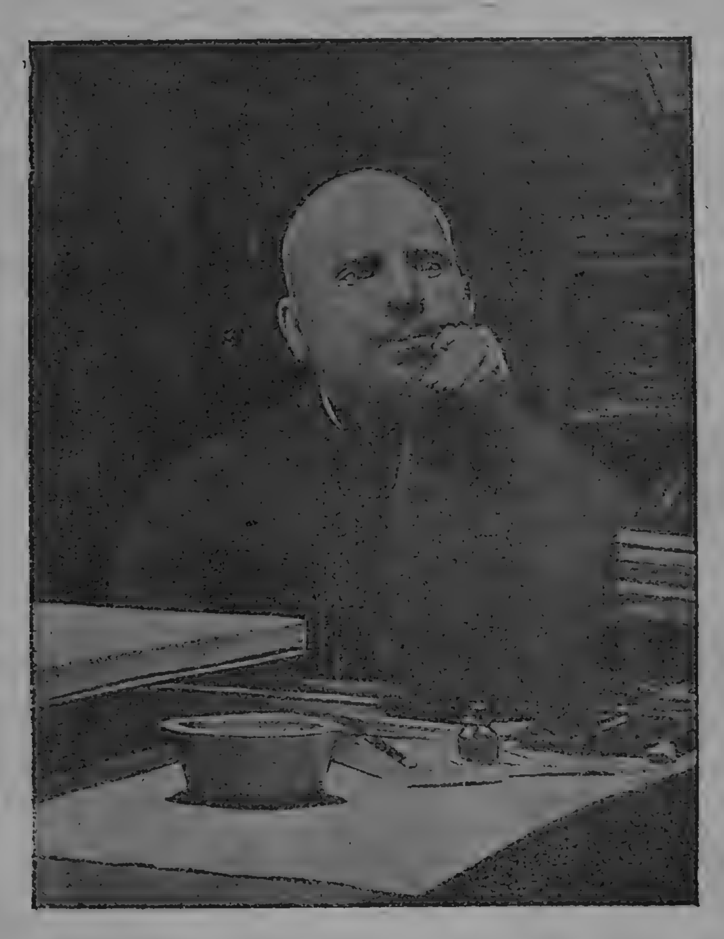
За день до 15 февраля — дня, назначенного для выступления в поход, у Седова опять распухают ноги. Седов очень слаб, он то на ногах, то в постели. Но не хочет слушать никаких доводов, никаких советов. Товарищи указывают ему на безумие его попытки, уговаривают подождать, еще немного повременить. Все равно, цынга это или обострение ревматизма. Как итти в таком состоянии в поход, который продлится многие месяцы и во время которого надо будет пройти две тысячи километров?

Седов не сдается; его не могут остановить ни недостаток провианта, ни отсутствие топлива, ни болезни товарищей — и в первую очередь собственные недомогание и слабость.

— Цынга? Она страшна только при неподвижности зимовки, при унынии, при упадке духа. Нет, мне нужно не поддаваться болезни, а бороться с ней.

Утром 15 февраля Седов уходит на разведку и через несколько часов возвращается бледный, слабый, с одышкой, с жалобами на боли в ногах. Казалось бы, товарищам следовало силой заставить его остаться. Но Седов — начальник экспедиции. Пока он жив, на корабле распоряжается только он.

И поход состоялся. Поход без промежуточных вспомогательных складов, с провиантом на пять месяцев для троих людей и на два с половиной месяца для 24 собак...



Г. Я. Седов в своей каюте на „Св. Фоке"

История полярных экспедиций показывает, что на какой бы то ни было успех можно надеяться только при тщательном подборе людей, при внимательном и точном изучении предстоящего похода во всех его подробностях, при продуманном до мелочей плане, при организации промежуточных баз, куда заранее завозятся вспомогательными санными партиями запасы провианта и горючего. Так пробивался шаг за шагом к полюсу Пири. Так шли Амундсен, Шеклтон, Скотт. Так делали десятки других крупнейших полярных исследователей. Так поступали Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев при исследовании Северной Земли. Так

были выработаны планы походов „Сибирякова“, „Челюскина“, „Литке“, „Садко“. Правда, с другой стороны, Нансен и его спутник пошли к полюсу, надеясь только на свои силы да на собак. Но Нансен и Иохансен, покинувшие затертый льдами „Фрам“, были молодыми людьми, в цвете сил, с огромнейшим опытом в далеких пробегах на лыжах, и располагали отлично натренированными ездовыми собаками, а не „невыезженными дворняжками“, какие были у Седова. Да и сам „Фрам“ находился гораздо дальше к северу, чем место зимовки „Св. Фоки“.

Все недостатки снаряжения, малоопытность своих спутников — простых матросов, не умевших ориентироваться в местности самостоятельно и не обладавших нужной для полярного похода подготовкой, собственную свою физическую слабость Седов хотел заменить силой воли. Беспредельные ледяные пространства Арктики были свидетелями многих полярных трагедий. Но никогда еще не было ни одной полярной экспедиции, которая добровольно уходила бы на верную гибель! Безумная попытка Седова была с самого начала обречена на неуспех. Это знал и сам он. Все его разговоры о воле, о счастливой звезде были самообманом и настойчивым желанием ввести в невольное заблуждение своих товарищей по экспедиции.

С того момента, как „Св. Фока“ не нашел запасов угля на мысе Флора, первую русскую экспедицию к северному полюсу следовало бы уже считать законченной и притом неудачно. Но завершилась она трагедией...

Последние минуты перед уходом, прощание с товарищами... Н. В. Пинегин описывает их так:

„Седов несколько минут стоял с закрытыми веками, как бы собираясь с мыслями, чтобы сказать прощальное слово. Все ждали. Но вместо слов вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы. Седов с усилием овладел собой, открыл глаза и начал говорить, сначала отрывисто, потом спокойнее,—голос затвердел“.

19 марта двое из партии Седова вернулись,— это были Линник и Пустошный. Седова с ними не было. Он умер 5 марта. Вот что рассказывали его спутники: „Дорога по тонкому, молодому льду сменялась непроходимыми торосами. Режущий ветер сжег дочерна лица. Матросы еле справлялись с тремя нартами. Седов лежал на средней, одетый в эскимосский костюм, в спальном мешке, крепко привязанном сверху качающихся нарт. Больной часто впадал в забытье; как неживая, склонялась голова, а тело безвольно следовало движениям нарт и толчкам по торосам. Очнувшись, Седов первым делом сверял курс с компасом и не выпускал его во все время сознания. Матросы замечали: больной подолгу осматривался, словно стараясь опознать острова, лежащие на пути. Спутникам иногда казалось, что Седова мучила мысль, как бы они самовольно или обманом не повернули, не увезли на судно, не сменили бы северного курса“. Последние дни Седов не ел и не пил, дыхание его становилось все более затрудненным. Его приходилось поддерживать в сидячем положении, так как иначе он не мог дышать. Во втором часу дня 5 марта он стал внезапно задыхаться и со словами: „Боже мой, боже... Линник, поддержи“,—умер. Матросы похоро-

нили его на мысе Бророк Земли Рудольфа. Они оба очень плохо разбирались в карте с английскими надписями, и потому местонахождение могилы Седова можно определить только предположительно.

Экспедиция Седова выполнила на Земле Франца-Иосифа очень ценную научную работу, хотя достигла бы несравненно бóльших результатов, если бы условия, в которых велась работа, не были такими неблагоприятными, а оборудование экспедиции стояло бы на высоте поставленных ей задач. К сожалению, наши дореволюционные экспедиции никогда не отличались богатством своего снаряжения и потому были вынуждены довольствоваться тем, что им удавалось добыть с величайшими трудностями!

ДРЕЙФ ВО ЛЬДАХ „СВЯТОЙ АННЫ" И ЛЕДОВЫЙ ПОХОД АЛЬБАНОВА

В 1912 году в полярное плавание отправилась еще одна русская экспедиция — лейтенанта Г. Л. Брусилова на зверобойном судне „Св. Анна". За год до того Брусилов принимал участие в работах Гидрографического Управления по изучению Северного Ледовитого океана на ледоколе „Вайгач" и убедился в блестящих возможностях для организации промысла морского зверя в водах Восточносибирского и Чукотского морей. Удалось заинтересовать людей со средствами, и весной 1912 года Брусилов отправился в Англию для приобретения двух промысловых судов. Но из-за денежных затруднений пришлось отказаться от первоначального плана, и потому для нужд экспедиции было куплено только одно судно: парусно-паровая шхуна „Св. Анна", построенная в 1867 году и ранее носившая название „Ньюпорт", затем „Бланкатра" и „Пандора II". Водоизмещение судна, снабженного паровой машиной всего в 41 лош. силу, было около 1000 тонн, при длине в 42 метра, ширине около 7 метров и осадке около 1,8 метра. Брусилов предполагал пройти южным путем во Владивосток, а затем, базируясь на берега Камчатки, заняться промыслом морского зверя в северо-восточной области Ледовитого океана. Поэтому собственно полярное плавание первоначально не входило в планы организатора и начальника экспедиции.

Однако крупные расходы, связанные с обычным переходом во Владивосток через Суэцкий канал, заставили Брусилова притти к иному решению: „Св. Анна" отправится к своей цели северным морским путем, т.-е. пойдет вдоль северных берегов Сибири. Все плавание займет при удаче два-три месяца, а к тому же попути можно будет промышлять моржа, белого медведя, белуху и таким образом покрыть все расходы по экспедиции, даже если бы та и повлекла за собой зимовку. „Св. Анне" не страшны полярные льды: еще в 1893 году она плавала к устью Енисея под командой английского капитана Виггинса, руководившего рядом так называемых „торговых экспедиций" на Енисей, а затем ходила туда в 1897 году в составе английской же экспедиции Попхэма.

Ряд затруднений сильно задержал отплытие, и „Св. Анна" вышла в плавание из Петербурга только 10 августа 1912 года с командой в 24 человека, считая в том числе и начальника

экспедиции. Пройдя Балтийское море и затем обогнув Норвегию, „Св. Анна" прибыла в Александровск на Мурмане, где простояла довольно долго, догружая уголь, воду и разное экспедиционное снаряжение. Тут же была окончательно укомплектована и команда. Помощник Брусилова — лейтенант Андреев — не пошел в плавание, не явились к отплытию экспедиции и геолог с доктором. Вместо доктора в плавание пошла сестра милосердия Ерминия Александровна Жданко — первая русская полярная путешественница. До этого времени мы знаем еще только об одной женщине, жене лейтенанта В. Прончищева, Марии Прончищевой, которая принимала участие в полярной экспедиции. Но Прончищева, повидимому, лишь сопровождала мужа, не являясь прямой участницей в его работах.

15 сентября „Св. Анна" пришла в становище Хабарово в Югорском шаре и в тот же день вошла в пролив, встретившись по пути с двумя судами экспедиции по установке радиостанций в Югорском шаре и в Маре-Сале. Состояние льдов как в Баренцовом море, так и в Карском было в том году неблагоприятным. Суда радиотелеграфной экспедиции в течение лета несколько раз пытались пройти в Карское море, но сразу же по выходе из Югорского шара попадали в тяжелые льды, заставлявшие их возвращаться. Тем не менее „Св. Анна" смело вошла в карские льды, стараясь пройти к Ямалу. С тех пор ее больше никто не видел...

Два года спустя, 2 августа 1914 года, судно экспедиции Г. Я. Седова „Св. Фока", потеряв своего начальника и механика И. А. Зандера, подходило к мысу Флора в архипелаге Земли Франца-Иосифа, надеясь разобрать там деревянные постройки Джексона и использовать их на топливо, необходимое для продвижения судна во льдах. Дальнейшее пребывание экспедиции на севере грозило гибелью всем ее участникам, и потому командовавший „Св. Фокой" капитан Н. М. Сахаров решил возвращаться домой.

Приближаясь к берегу, с судна заметили какого-то человека, который, спустив на воду каяк, быстро поплыл к „Св. Фоке". Участники седовской экспедиции в полном недоумении следили за гребцом, не представляя себе, кто бы это мог быть? Еще весной 1914 года Н. В. Пинегин посетил мыс Флора, но обнаружил там только следы прежних зимовок. Правда, за лето на Землю Франца-Иосифа могла прибыть какая-нибудь экспедиция, но чья же именно?

Загадка скоро была разгадана. Каяк подошел к борту „Св. Фоки", и сидевший в нем гребец, бледный, с усталым и слегка одутловатым лицом, заросшим бородой, в поношенном и выцветшем морском кителе, крикнул по-русски:

— На мысе Флора экспедиции Седова еще нет! — И затем прибавил: — Я Альбанов, штурман экспедиции лейтенанта Брусилова: покинул „Св. Анну" три месяца тому назад и прибыл с одним спутником на мыс Флора.

Это была одна из замечательных и неожиданнейших встреч в полярных областях. Вторично мыс Флора, где Нансен встретился с Джексоном, стал свидетелем необычайных событий. Участник экспедиции, отправившейся во Владивосток северным



Судно „Св. Анна“ экспедиции Г. Л. Брусилова

морским путем, встретился на Земле Франца-Иосифа со своими земляками, намеревавшимися достигнуть северного полюса от берегов этого архипелага. Столь же неожиданно встретились за 60 лет перед тем в далеких американских водах участники экспедиции Мак-Клюра и лейтенант Пим, командированный Келлетом. Мак-Клюр вошел в полярные льды со стороны Берингова пролива, тогда как Келлет, расставшийся с Мак-Клюром, успел вернуться в Европу и снова принял участие в поисках Франклина в составе эскадры Белчера, прошедшей к острову Мельвиля с востока.

Что же случилось со „Св. Анной", и каким образом Альбанов очутился на мысе Флора?

Войдя в Карское море, „Св. Анна" с большим трудом дошла до западного берега полуострова Ямала, где ее и затерло тяжелыми льдами в начале октября 1912 года на 71°47′ с. ш. Две недели судно простояло тут неподвижно, а затем 28 октября ледяное поле вместе со вмерзшей в него „Св. Анной" оторвалось от берега и стало дрейфовать на север. С этого времени и начался непрерывный дрейф судна, вынесший его к весне 1914 года в область к северу от Земли Франца-Иосифа.

Весь 1912 и 1913 годы „Св. Анна" дрейфовала по направлению к полюсу. Начальник экспедиции сперва не видел в этом ничего тревожного. На судне был запас провианта на полтора года, судно было хорошо и надежно построено, и к тому же оно вмерзло в такое большое поле, что не подвергалось непосредственному сжатию льдами. Кроме того, на основании прежних дрейфов судов во льдах Карского моря можно было думать, что передвижение льдов в этой области носит характер чисто местный.

Но положение вскоре стало ухудшаться. Прежде всего уже в начале зимы на судне появилась какая-то болезнь цынготного характера, хотя и не со всеми признаками цынги. Заболели сам Брусилов, Альбанов и еще семь человек команды. Состояние Брусилова было очень тяжелым: он не мог двигаться и пролежал в постели почти четыре месяца. Без посторонней помощи больной не мог даже повернуться с боку на бок. Приходилось комунибудь становиться на кровать, широко расставив ноги, и „как на козлах" поднимать больного и поворачивать его за бедра, пока другой поворачивал ему плечи. Лишь в начале мая 1913 года Брусилов почувствовал себя настолько лучше, что его „вынесли на стуле на лед и обнесли вокруг судна и по палубе".

С наступлением весны началась удачная охота на медведей, и больные, получавшие в изобилии свежее мясо, стали поправляться. Тем временем дрейф „Св. Анны" продолжался. Судно, миновав линию, соединяющую северную оконечность Новой Земли с мысом Челюскина, очутилось уже за пределами Карского моря в полярном бассейне. Надеждам командира и Альбанова, считавших, что лед южной части Карского моря не принимает участия в движении полярных сплоченных льдов, не суждено было сбыться. Теперь нечего было и думать о том, что экспедицию „поносит немного взад и вперед в продолжение зимы, а придет лето, освободит нас, и мы пойдем в Енисей... Так или иначе, а во Владивосток мы придем. Может быть, ко-

нечно, потеряем лишний год, но что же из этого? Зверобойное судно должно заниматься промыслом, мы и будем им заниматься".

Перед экспедицией вставала грозная опасность быть вовлеченной в большой полярный дрейф, на волю которого сознательно отдался Нансен на своем „Фраме". Но положение „Св. Анны" было совершенно иным! В составе экспедиции Брусилова не было ни таких подготовленных, высококвалифицированных людей, какие были у Нансена, ни ездовых собак, ни такого снаряжения и продовольствия, какими располагал Нансен. Кроме того, „Фрам" был специально построен для борьбы со льдами. И, наконец, здоровье команды Брусилова было сильно подорвано болезнями.

Летом 1913 года „Св. Анна" находилась в северной части пролива, отделяющего Землю Франца-Иосифа от Новой Земли, одно время приблизившись на 50 миль к восточным берегам Земли Франца-Иосифа, причем лед кругом был поломан и слаб, но ледяное поле, в которое вмерзло судно, попрежнему оставалось нетронутым. Будь в распоряжении Брусилова какие-нибудь сильно-взрывчатые вещества, быть может, экспедиции удалось бы разбить ледяную перемычку и выйти на свободную воду Баренцова моря. Но попытки взорвать лед черным порохом, либо пропилить или вырубить во льду канал не увенчались успехом. 18 августа Брусилов пишет в судовом журнале: „Сегодня потеряли надежду на освобождение и начали готовиться ко второй зимовке". В сентябре „Св. Анна" проходит широту южных островов Земли Франца-Иосифа, а в начале декабря поднимается к северу уже выше северных островов архипелага. С этого времени начинается склонение дрейфа к западу. Уже нельзя было сомневаться в том, что „Св. Анна" будет унесена на запад тем самым течением, которое принесло к берегам Гренландии разные вещи с „Жаннетты" де-Лонга и вынесло благополучно изо льдов к северу от Шпицбергена „Фрам".

Но будущее не предвещало „Св. Анне" ничего хорошего. Если считать, что полярное течение понесло бы судно на запад с той же скоростью, с какой дрейфовал „Фрам", то можно было ожидать выхода „Св. Анны" на меридиан Шпицбергена не ранее ноября — декабря 1914 года, т.-е. в самые неблагоприятные месяцы, когда нельзя рассчитывать ни на встречу судна с чистой водой, ни на организацию санной экспедиции для достижения берегов Шпицбергена. Да и что делали бы участники похода зимой на этих пустынных и безлюдных берегах без топлива и продовольствия?

Таким образом экспедицию в лучшем случае ожидала бы третья зимовка на судне, деревянные части которого, за неимением другого топлива, уже сжигались во вторую зимовку, а в продовольствии сказывался сильнейший недостаток уже весной 1914 года. Даже если бы эта третья зимовка и кончилась сравнительно благополучно при условии благоприятной охоты на белого медведя, то весной 1915 года „Св. Анна" была бы вынесена к северным берегам Гренландии, где состояние льдов обычно не предвещает ничего хорошего для мореплавателей.

Во вторую зимовку между Брусиловым и Альбановым произошли крупные недоразумения, объяснявшиеся болезненной

раздражительностью обоих, общим нервным состоянием, а также угнетенным настроением, в котором находились все участники экспедиции, плохим питанием, скученностью, вынужденным бездельем и самыми мрачными мыслями о будущем. В результате Брусилов еще в сентябре 1913 года отставил Альбанова от исполнения им обязанностей штурмана, записав свое распоряжение в судовой журнал, но не прибавив к этой записи, что Альбанов сам просил начальника об освобождении от обязанностей службы. Так или иначе, Альбанов превратился в пассажира. Это положение его чрезвычайно угнетало, и потому в начале 1914 года он обратился к Брусилову с просьбой разрешить ему построить из судовых материалов нарты и каяк и снабдить его продовольствием с тем, чтобы можно было покинуть судно и попытаться пройти к берегам близкой тогда Земли Франца-Иосифа. Брусилов сообщает об этом в судовом журнале так: „Отставленный мною от исполнения своих обязанностей штурман Альбанов просил дать ему возможность и материал построить каяк, чтобы весной уйти с судна; понимая его тяжелое положение на судне, я разрешил".

Первоначально Альбанов предполагал отправиться в свой рискованный ледовый поход без спутников. Он рассчитывал дойти до Земли Франца-Иосифа и пробраться затем к мысу Флора, где надеялся найти запас продовольствия и постройки Джексона, об экспедиции которого Альбанову было известно. Узнав о намерении Альбанова, и другие участники экспедиции пожелали последовать его примеру. Брусилов пишет об этом в судовом журнале:

„22 января (4 февраля) 1914 года. Команда просила меня прийти к ним, и когда я пришел, то просили разрешения строить тоже каяки, по примеру штурмана, боясь остаться на третью зиму, на которую у нас нехватит провизии. Сначала я пробовал их разубедить, говоря, что летом, если не будет надежды освободиться, мы можем покинуть судно на ботах, указывая на пример „Жаннетты"... Видя, что они не убеждены этими доводами... я объявил, что они могут готовиться и отправляться хоть все. Сейчас же нашлось несколько человек, которые пожелали остаться (впоследствии их оказалось слишком много, и я был поставлен в затруднительное положение, не желая никого насиловать покинуть судно)... Уходящие люди не представляются необходимыми на судне, так что теперь я очень рад, что обстоятельства так сложились. Я далек утверждать, что уход части команды с судна придуман и организован мною. Я еще раз говорю, что покинул бы судно поздно летом на шлюпках, когда убедился бы, что выбиться изо льда мы не можем. Теперь же, благодаря предполагаемому раннему оставлению судна большей частью команды, оставшаяся часть команды в крайнем случае может продержаться еще год с имеемой провизией".

Выразили желание покинуть судно 14 человек. Их уход давал Брусилову возможность продержаться с остающейся частью экипажа до октября 1915 года. Альбанов начал готовиться к своему походу 5 февраля, и через два с половиной месяца все работы были закончены. 23 апреля, когда „Св. Анна" находилась на 60° 45′ в. д. и 82° 55′ с. ш., санная партия тронулась

в путь с семью нартами, на которые были поставлены каяки. Провизии было взято с собой 590 кг с расчетом на два месяца пути, причем на 82 процента продовольствие состояло из ржаных сухарей. Вообще все снаряжение и снабжение уходящей партии ни в какой мере не соответствовали тем нормам и требованиям, которые должны применяться при путешествии в полярных областях. Снаряжение было чрезвычайно примитивным, громоздким и не приспособленным для передвижения по дрейфующему торосистому океанскому льду. Продовольственные пайки были недостаточно питательны; самодельные сани с большими затруднениями передвигались по глубокому снегу, в который они врезались своими узкими полозьями.

На „Св. Анне", не ставившей себе задачей плавание в полярном бассейне, не было нужных карт, как не было и специальной полярной литературы, кроме краткого описания плавания Нансена на „Фраме". Все сведения о Земле Франца-Иосифа, к берегам которой Альбанов собрался итти, и до которой было теперь около 65 миль, Альбанов почерпнул из книги Нансена. Ближайшей к „Св. Анне" твердой землей был в это время мыс Флигели на северной оконечности архипелага.

Трудно винить Брусилова или Альбанова в неудовлетворительном снабжении санной партии и в дурной организации похода. Достать или приготовить все необходимое, и притом еще отвечающее требованиям современной техники полярных путешествий, было вообще невозможно в условиях плавания „Св. Анны". Приходится только удивляться, как Альбанову вообще удалось изготовить нарты и каяки из того жалкого и неподходящего материала, который оказался у него под рукой!

Личный состав санной партии по состоянию своего здоровья и физической выносливости оставлял желать лучшего. Одному из уходивших было 56 лет, другой болел грыжей, у третьего болела сильно грудь, и кашель мешал спать; все жаловались на боли в ногах и страдали от сильной одышки и сердцебиения. А впереди был по крайней мере двухмесячный ледовый поход.

Вскоре три участника похода вернулись на судно, испугавшись трудностей пути, и в партии Альбанова осталось 11 человек.

Дошедшее до нас описание этого похода бесспорно принадлежит к числу самых потрясающих и волнующих страниц в мировой истории полярных путешествий. Кучка слабых, полубольных людей, истощенных двумя полярными зимовками в труднейших условиях, плохо снаряжённая и еще хуже снабженная, многие недели упорно тащилась с перегруженными санями по дрейфующим льдам на юг. Из 11 участников похода только четверо были моряками, остальные попали на „Св. Анну" случайно, в погоне за хорошим заработком; все, кроме самого Альбанова, вообще не понимали серьезности положения и были весьма равнодушны к своей судьбе. Со стороны Альбанова требовались огромнейшая энергия и настойчивость, чтобы довести до твердой земли эту „разношерстную ватагу". Подбор людей имеет важнейшее значение при организации любого предприятия, тем более такого, как полярная экспедиция. Нам известны примеры, когда организаторы таких экспедиций в Европе или Америке отбирали нужный им десяток людей из сотен и даже

тысяч кандидатов (де-Лонг, Нансен, Уилкинс, Амундсен). Сейчас при организации советских полярных экспедиций принцип „кадры решают все" — ставится в основу всего.

Совсем иное получилось на „Св. Анне". Санная партия Альбанова, как и вся экспедиция Брусилова, была действительно „разношерстной ватагой" случайно сошедшихся людей, а не коллективом, спаянным единой волей и единым желанием. У Альбанова единственным средством побудить своих спутников итти вперед нередко было только физическое воздействие. Лишь побоями удавалось поднимать на ноги и заставлять двигаться ослабевших и впавших в отчаяние людей. „Хуже, чем одиноко, чувствуешь себя, — писал Альбанов.—Когда ты один, то ты свободен. Если хочешь жить, то борись за эту жизнь, пока имеешь силы и желание. Если никто и не поддержит тебя в трудную минуту, зато никто не будет тебя за руки хватать и тянуть ко дну тогда, когда ты еще можешь держаться на воде. Не следует упускать из виду, что в данном случае „хватают за руки" не потому, что сами не могут „плыть", а потому, что не желают, потому, что легче „плыть", держась за другого, чем самому бороться".

Если вспомнить другие „ледовые походы" — команды „Тегетгофа", „Эйры", „Жаннетты", поход Андрэ и его спутников, то во всех этих случаях условия снабжения и снаряжения были лучше, а моральное состояние участников похода находилось на должной высоте. Поэтому невольно изумляешься, как вообще Альбанову и его спутникам удавалось, спасая свою жизнь, бороться с необычайными трудностями и лишениями и преодолевать их.

Наибольшие трудности заключались в постоянном движении льдов, по которым пробиралась на юг санная партия. Повторялось то же, что испытали на себе Вейпрехт и Пайер (а потом де-Лонг, Андрэ и их спутники). За первые же четыре дня похода партию снесло на 20 миль к северу. Между тем она продвигалась вперед очень медленно из-за труднопроходимых льдов и необходимости делать один и тот же перегон по несколько раз, ибо часто не удавалось тащить за собой все сани одновременно. За месяц Альбанов продвинулся на юг всего лишь на 100 км.

Весь поход санной партии можно разбить на три части: во-первых, путь по дрейфующим к югу льдам, во-вторых, дрейф к югу вместе со льдом и, в-третьих, переход берегом по Земле Франца-Иосифа и вдоль ее берегов на каяках. За первый период с 23 апреля по 13 июля партия прошла до 82° с. ш., т.-е. около 170 км, не считая многочисленных зигзагов и обходов. Затем, с 13 по 23 июня участников похода несло на юг течением и ветрами вместе со льдом, и они, почти не меняя места своего лагеря, продвинулись в этом направлении на 180—190 км, достигнув юго-западной оконечности Земли Александры. Казалось, главные трудности были уже позади. Но в действительности они только еще начинались. До сих пор самым большим злом был значительный дрейф к западу или же сильный снос льдов к северу, сводившие на-нет все старания Альбанова продвинуться на юг. Теперь же возникла опасность, что запоздалым и слишком быстрым дрейфом к югу или юго-западу партию пронесет мимо Земли Франца-Иосифа. К тому же состояние поверхности ледяных полей было ужасным! Правда, появились многочисленные

полыньи и разводья, но к ним трудно было подвозить сани с каяками из-за мелкобитого крошащегося льда, который также мешал вытаскивать каяки на противоположный берег, если их все-таки удавалось спустить на воду. Только 8 июля Альбанову посчастливилось добраться до земли, которая оказалась мысом Мэри Хармсуорт на Земле Александры. К этому времени у партии почти окончились все запасы продовольствия. Но, высадившись на берег, участники похода нашли там множество птиц и птичьих яиц.

Теперь оставалось только хорошенько отдохнуть, а затем приступить к последней, повидимому наиболее легкой части похода. За 76 дней Альбанов потерял всего лишь одного человека, пропавшего без вести во время разведки. Можно было надеяться, что теперь уже удастся спастись всем. Правда, до мыса Флора было еще свыше 200 км, но зато часть пути предстояло пройти по берегу или вдоль него. А на мысе Флора можно было рассчитывать на встречу с людьми и на находку складов продовольствия.

Однако последняя часть похода оказалась роковой еще для восьми человек. При переходе вдоль берега Земли Александры и далее у Альбанова умерли два человека от истощения. Затем четверо пропали без вести на переходе берегом между мысом Ниль и мысом Гранта на Земле принца Георга. Наконец, двое были унесены на каяке в море во время шторма. Оставшись вдвоем с матросом А. Э. Конрадом (повидимому, единственным участником экспедиции Брусилова, дожившим до нашего времени), Альбанов 22 июля благополучно высадился на берег у мыса Флора. Через одиннадцать дней сюда подошел „Св. Фока", тоже находившийся в самом печальном состоянии и за неимением топлива сжегший уже стеньгу бизань-мачты, утлегарь и часть фальшборта.

Альбанов, не прочитавший записки, оставленной одним из участников седовской экспедиции на мысе Флора, не знал о зимовке „Св. Фоки" в бухте Тихой и потому, увидев судно, решил, что оно идет из Архангельска за составом экспедиции. Этим объясняется его восклицание: „На мысе Флора экспедиции Седова еще нет".

Необычайно тяжелые условия похода Альбанова не позволили ему, конечно, заниматься научными исследованиями, но все же мучения и лишения, перенесенные Альбановым и Конрадом, и гибель девяти их спутников не явились напрасными жертвами. Альбанов привез с собой выписку из судового журнала „Св. Анны" за время с 28 августа (10 сентября) 1912 года по 23 апреля 1914 года, с записями наблюдений над состоянием льда и воздуха, а также со сведениями об измерениях глубин. Анализ дрейфа судна дал позднее возможность вывести интересные заключения о течениях в Карском море и кроме того определить чисто теоретическим путем местонахождение новой земли между 78° и 80° с. ш. восточнее линии дрейфа „Св. Анны". Проф. В. Ю. Визе, изучая этот дрейф, пришел к выводу, что в указанном месте должно быть какое-то препятствие, не пускавшее „Св. Анну" на восток. В 1930 году профессор, участвуя в советской экспедиции на „Седове", собственными глазами убедился в правильности своих теоретических выкладок: 13 ав-

густа „Седовым“ была замечена неизвестная земля между 79°30′ и 79°42′ с. ш. и 77°06′ и 77°05′ в. д. Земля эта была названа островом Визе.

Наконец, дрейф „Св. Анны“ наблюдался севернее Земли Франца-Иосифа, как раз в той области, где ранее наносилась на карты „Земля Петермана“, а Альбанов прошел со своими спутниками, не видя никаких признаков земли, через ту область, где помещали „Землю Оскара“. Таким образом плавание Брусилова и поход Альбанова обогатили науку географических исследований весьма важными новыми сведениями.

Во время своего замечательного похода Альбанов вел дневник. К сожалению, за день до выхода на берег у мыса Флора часть его записей погибла вместе с двумя спутниками Альбанова, унесенными в море на каяке. Но все записи с 27 мая по 23 августа уцелели, равно как и другие важные документы со „Св. Анны“, пакет с которыми Альбанов хранил у себя на груди.

Дневник Альбанова — редчайший и ценнейший человеческий документ. Он проливает свет на одну из многих полярных трагедий и вместе с тем рисует нам упорную борьбу со стихиями человека, предоставленного самому себе и вышедшего из этой борьбы победителем.

Какова была судьба „Св. Анны“ и оставшихся на ней тринадцати человек? Не исключена возможность, что участники экспедиции просуществовали кое-как до осени 1915 года в одном из тех помещений судна, которые не пошли на топливо, а потом пытались спастись на шлюпках где-нибудь в области между Гренландией и Исландией, если еще до того времени судно не было раздавлено льдами. Никаких следов „Св. Анны“ или предметов с нее нигде не было обнаружено. Таким образом экспедицию Брусилова нужно считать пропавшей без вести.

8 августа 1914 года „Св. Фока“, закончив погрузку бревен от старых построек на мысе Флора, прошел к мысу Гранта на поиски сухопутной партии Альбанова. Поиски эти не увенчались успехом, и судно направилось на юг к родным берегам. „Св. Фока“ медленно пробивался сквозь льды к чистой воде, пользуясь малейшим ветром. Топливо пришло к концу уже через двое суток. Но нужно было торопиться. Южные ветры могли отбросить далеко на север беспомощное судно, кроме того, даже попутный свежий ветер мог оказаться опасным для „Св. Фоки“, в корпусе которого открылась сильная течь. Решено было пустить в дело всё, что только могло гореть, вплоть до мебели, и вскоре судно превратилось в „грязный амбар“. К счастью, погода держалась хорошая, и это позволило „Св. Фоке“, шедшему совсем без баласта и бывшему игрушкой волн, благополучно добраться 30 августа до Мурманского берега. Экспедиция старшего лейтенанта Г. Я. Седова была закончена.

ПОИСКИ ЭКСПЕДИЦИИ СЕДОВА, БРУСИЛОВА И РУСАНОВА

Продолжительное отсутствие всяких сведений о судьбе экспедиций Брусилова и Русанова, а также доставленная осенью 1913 года через капитана „Св. Фоки“ Захарова просьба Седова о помощи углем, собаками и продовольствием побудили Мор-

ское министерство заняться организацией поисковых экспедиций. Сделать это в 1913 году было уже поздно, и потому экспедиции были снаряжены только в следующем году.

Летом 1914 года парусно-паровое судно „Андромеда“ обследовало западный берег Новой Земли до Панкратьевского полуострова, где и были получены сведения об уходе „Св. Фоки“ к Земле Франца-Иосифа.[1] Об этом было сообщено по беспроволочному телеграфу через остров Вайгач на второе вспомогательное судно — „Герту“, находившееся в Александровске на Мурмане. „Герта“ 13 августа вышла оттуда прямым рейсом к Земле Франца-Иосифа, но, задержанная труднопроходимыми льдами, подошла к мысу Флора только 29 августа, т. е. в тот день, когда седовская экспедиция была уже в водах Мурмана. „Герта“ провела у мыса Флора только сутки, а затем, оставив там склад продовольствия, теплой одежды и произведя очень беглый осмотр берегов от мыса Флора до мыса Кроутер, прошла к Панкратьевскому полуострову на Новой Земле.

Поиски на Новой Земле велись также пароходом „Печора“, который доставил в Крестовую губу в разобранном виде гидроплан.[2] На этом гидроплане морской летчик лейтенант Нагурский в августе 1914 года совершил пять поисковых полетов у западных берегов Новой Земли, достигнув мыса Литке. Один из полетов был произведен над открытым морем в 100 км от новоземельских берегов. Лейтенант Нагурский был первым в истории авиатором, летавшим над полярными льдами на аппарате тяжелее воздуха.

Примеру Нагурского последовали в послевоенные годы сотни авиаторов различных стран, и с этого времени начинает развиваться полярная авиация в Арктике и Антарктике, выдвинувшая целую плеяду отважных и искусных летчиков и давшая человечеству новое блестящее оружие для изучения и завоевания полярных областей с воздуха. Значение полярной авиации для освоения советской Арктики и достижения смелых сынов нашей великой родины — героев Советского Союза — будут темами одной из последующих глав этой книги.

Для поисков „Св. Анны“ и „Геркулеса“, о которых не поступало никаких вестей, была снаряжена отдельная экспедиция на барке „Эклипс“ (ныне „Ломоносов“) с норвежской командой под начальством знаменитого полярного исследователя Отто Свердрупа, капитана нансеновского „Фрама“. Ко времени выхода „Эклипса“ в плавание Альбанов еще не вернулся в Россию, и потому Свердруп должен был начать поиски с Карского моря и довести их до острова Уединения. Осенью 1914 года Свердруп обследовал южную часть Карского моря до острова Диксона и прошел на восток до 92° в. д., где вынужден был остановиться на зимовку. Дальнейшие поиски предполагалось возобновить на следующий год по выходе „Эклипса“ изо льдов, но уже зимой стало известно о судьбе экспедиции Брусилова. Одно-

---

[1] Капитан Захаров был отправлен Седовым на юг с почтой еще до выхода „Св. Фоки“ изо льдов.

[2] Интересно отметить, что этим первым аэропланом, летавшим в Арктике, был биплан системы Морис Фарман, с мотором Рено в 70 л. с., с грузоподъемностью в 300 кг и скоростью около 100 км в час.

временно были получены сведения о тяжелом положении Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, в составе ледоколов „Таймыр" и „Вайгач" под начальством Б. А. Вилькицкого, затертой льдами у западных берегов Таймырского полуострова.

Вследствие этого Свердрупу было предложено оказать всемерную помощь судам Вилькицкого, а поиски в 1915 году Брусилова и Русанова были поручены тем же „Герте" и „Андромеде". Плавание их не дало никаких значительных результатов. „Андромеда" пыталась подойти к мысу Флора, но была задержана непроходимыми льдами, повернула поэтому к берегам Новой Земли и осмотрела побережье от мыса Желания до бухты Витней, где вообще искать кого-либо было напрасно. „Герта" же, отправившаяся на поиски „Св. Анны" не по следам ее, а ей навстречу, обследовала западные берега Шпицбергена, т. е. наиболее посещаемую и „населенную" часть архипелага, но не смогла пройти к северным его берегам из-за тяжелого состояния льдов в Гренландском море, где скорее всего можно было наткнуться на следы брусиловской экспедиции.

На этом и закончились поиски „Св. Анны" и „Геркулеса". Никаких дальнейших попыток оказать им помощь больше не делалось: в это время мировая война была уже в полном разгаре, и российскому царскому правительству, терпевшему поражение за поражением, было не до полярных экспедиций.

Выше мы упоминали о вероятной судьбе Брусилова, Русанова и их спутников. Быть может, навигации ближайших лет прольют еще некоторый свет на участь „Геркулеса", когда советские моряки исследуют подробнее район, где были найдены в 1934 году кое-какие вещи с „Геркулеса". Но трагедия „Св. Анны" едва ли станет когда-либо известной во всех своих подробностях! Ни одна из многочисленных научных и промысловых экспедиций в районе Шпицбергена и в восточной и южной Гренландии до сих пор не находила там ничего вроде предметов с „Жаннетты" или остатков лагеря Андрэ.

Чтобы покончить с описанием несчастных полярных экспедиций 1912 года, скажем несколько слов о германской экспедиции лейтенанта Шредер-Штрантца. И хронологически, и по своим заданиям она может быть рассматриваема в известной связи с русскими полярными экспедициями 1912 года.

Шредер-Штрантц предполагал организовать в 1913 или 1914 году по довольно широкой программе экспедицию к Таймырскому полуострову для изучения, во-первых, области океана, примыкающей к этим берегам, а, во-вторых, внутренних областей самого полуострова. Для тренировки участников своей будущей экспедиции, незнакомых с полярной обстановкой, Шредер-Штрантц отправился летом 1912 года к северным берегам Шпицбергена на моторно-парусном боте „Герцог Эрнст". На судне было десять научных работников и пять человек норвежской команды. В средине августа „Герцог Эрнст", находясь у мыса Нордкап на Северо-восточной Земле, вынужден был остаться там на зимовку, к которой судно совершенно не было приспособлено. Не были подготовлены к полярной зимовке и участники экспедиции, не имевшие для этого соответствующего снаря-

жения. Тогда же начальник экспедиции отправился с тремя учеными на ближайший ледник, где и пропал без вести. Оставшиеся на судне, тщетно прождав товарищей в течение месяца, решили покинуть „Герцог Эрнст“ и отправились налегке на юг, с целью достигнуть Адвент-бэя. Вскоре норвежцы, убедившись в нелепости такого плана, вернулись на судно, шестеро же немцев — новичков в полярном исследовании — продолжали путь, пока не дошли до незамерзшего фьорда. Тогда еще четверо повернули обратно, двое же остальных продолжали свой путь, но по дороге погибли.

Через несколько дней трое норвежцев решили остаться на судне на зимовку, а прочие участники экспедиции, снарядившись на этот раз основательнее, опять двинулись в поход. Но и теперь их ожидали неудачи. Один из немцев отморозил себе ногу и был вынужден остановиться в случайно найденной ими промысловой избушке. Его одиночество согласился разделить с ним второй немец, художник Рафе. Четверо остальных продолжали свой путь на юг, но вскоре трое из них вернулись и отправились к месту зимовки, до которой дошли только двое. Отдыхавшие в избушке через семь недель с большим трудом,— заболевший шел на костыле,— тоже добрались до „Герцога Эрнста“, где во время зимовки умер от цынги повар. Таким образом на судне зазимовало шесть человек.

Продолжавший поход капитан судна Ритшар, единственный из всех участников экспедиции, добрался до Адвент-бэя, отморозив себе обе ноги и руку. Немедленно через радиостанцию в Гринхарборе было дано знать в Европу о бедственном положении „Герцога Эрнста“, и на помощь отправились поисковые партии из населенных мест Шпицбергена. В марте 1913 года из Норвегии к берегам Шпицбергена вышла „Герта“, о которой мы уже упоминали.

Все шесть зимовщиков—четверо норвежцев и два немца—были спасены и доставлены в Норвегию. Таким образом экспедиция Шредер-Штрантца потеряла 8 человек вместе с ее начальником.

В заключение приведем небольшую справку. Спасательные экспедиции 1914—1915 гг. обошлись правительству (по неполным данным) в полмиллиона рублей золотом. Общие же расходы на все три русских полярных экспедиции 1912 года не превысили 300 тысяч рублей. Таким образом лучшее и более тщательное снаряжение экспедиций могло бы съэкономить государству деньги. Но ни предусмотрительностью, ни расчетливостью не отличались правители старой России.

Как известно, по распоряжению морского ведомства со „Св. Фоки“ был даже отозван радист, а между тем наличие радиотелеграфа могло бы очень облегчить судьбу участников седовской экспедиции.

Надлежащее и своевременное снабжение и снаряжение полярных экспедиций спасает и человеческие жизни и средства, а всякая непредусмотрительность ведет к тому, что последующие расходы на поисковые и спасательные экспедиции во много раз превышают стоимость основных экспедиций. Пример тому — экспедиция Франклина и ее поиски и злосчастные русские экспедиции 1912 года.

Мы отводим дальше особое место описанию советских экспедиций на Землю Франца-Иосифа и работы советских полярных станций в этом архипелаге. Поэтому упомянем здесь только о плаваниях иностранных судов к берегам Земли Франца-Иосифа, после 1914 года.

До 1922 года никаких судов в водах Земли Франца-Иосифа, повидимому, не появлялось. На следующий год у южных берегов архипелага плавали норвежские промысловые суда и моторно-парусный бот „Блофьель", зафрахтованный норвежским министерством торговли. Те же норвежские промышленники продолжали посещать эту область и в дальнейшем, очевидно, еще не считая архипелаг территорией СССР. В 1925 году на Земле Франца-Иосифа побывала английская научная экспедиция Уорсли на парусной яхте „Исландия" и произвела здесь несколько промеров глубин. Спустя пять лет эту область посетило норвежское экспедиционное судно „Братвог" под начальством д-ра Гуннара Хорна, руководившегося, вероятно, какими-то важными научными заданиями, ибо ради этого плавания не были даже доведены до конца работы по раскопкам из-подо льда останков участников экспедиции Андрэ, чем занимался „Братвог" на Белом острове.

ПЛАВАНИЕ НОРДЕНШЕЛЬДА НА „ВЕГЕ" И ЭКСПЕДИЦИЯ ДЕ-ЛОНГА

Описывая экспедицию Вейпрехта и Пайера, мы упоминали о том, что у нее было намерение проплыть северо-восточным проходом вдоль азиатского побережья. Но эта задача оказалась невыполнимой. Таким образом, со времени работ Великой Северной экспедиции Беринга вопрос о плавании северо-восточным путем в течение свыше ста лет не поднимался, и не делалось никаких попыток к его разрешению. Совершались лишь отдельные, более или менее продолжительные плавания в северо-восточные воды, главным образом, норвежскими промысловыми судами, избороздившими Карское море вдоль и поперек, о чем мы уже упоминали выше. Особо благоприятны для навигации в Карском море в ледовом отношении были 1870 и 1871 годы, когда, например, норвежский промышленник Макк прошел по чистой воде до 82° 30′ в. д., т.-е. восточнее реки Енисея.

Успехи норвежцев побудили и англичан попытать счастья, и в 1874 году капитан Виггинс совершил на пароходе „Диана", принадлежавшем Ламону, свое первое плавание в Обскую губу. Позднее тот же Виггинс девять раз проводил торговые пароходы в устья Оби и Енисея, преодолев не только „трудности плавания по неисследованному морю, но и человеческую косность": и в Англии, и в России мало было людей, считавших возможным установление морским путем регулярной связи с Сибирью. Но Виггинс уже после первого своего плавания пришел к твердому убеждению, что использование северо-восточного пути,— хотя бы на западном его участке — до устьев Оби и Енисея — вполне осуществимо.

Правильность мнения Виггинса блестяще подтвердил шведский ученый и исследователь Адольф-Эрик Норденшельд.

Норденшельд родился в Финляндии в 1832 году и по окончании университета некоторое время служил на уральских горных заводах. За политическую речь, произнесенную на одном банкете, он был выслан за границу и прожил несколько лет в Швеции. Вернувшись в Финляндию, он опять имел столкновение с царским правительством и на этот раз был обвинен в государственной измене и оскорблении величества. Пришлось опять уехать в Швецию с тем, чтобы уже больше не возвращаться в Финляндию. Интересуясь минералогией и геологией, Норденшельд еще в молодые годы совершил ряд путешествий на Шпицберген, причем во время одного из них доходил до 81° 42′ с. ш. В 1870 году он зимовал в Гренландии и прошел вдвоем со спутником, без проводников, около 50 км по ледниковому щиту. Через два года он снова плавал к Шпицбергену в поисках Земли Гилиса (Джильса или Гилеса, как ее еще называют). Приобретя таким образом значительный опыт в полярном исследовании, Норденшельд приступил к подготовке более серьезного путешествия. На средства шведского коммерсанта Оскара Диксона он организовал в 1875 году экспедицию в Карское море для проверки возможности „правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея“. Маленькая шхуна „Прёвен“, всего в 43 тонны водоизмещением, вышла в начале июня из Тромсё к берегам Новой Земли, откуда благополучно прошла в Карское море, оказавшееся свободным ото льдов, и через два с половиной месяца после своего выхода в плавание стала на якорь у устья Енисея. Бухта, где Норденшельд остановился, оказалась превосходнейшей гаванью — „лучшей на всем северном берегу Азии“. Теперь это порт Диксон на острове того же названия — место встречи советских моряков, идущих на восток или с востока северным морским путем. Это благоустроенный порт с грузовыми кранами, угольными складами, радиостанцией и десятком жилых зданий. Это форпост советской культуры на далеком севере.

Здесь Норденшельд покинул свое судно и с несколькими спутниками поднялся на лодке вверх по Енисею до Енисейска, а затем проехал сухим путем в Петербург, „Прёвен“ же снова пересек Карское море и благополучно вернулся в Норвегию.

Путешествие Норденшельда возбудило огромный интерес в Европе и в Сибири, хотя некоторые считали благополучное плавание „Прёвена“ просто счастливой случайностью. Чтобы опровергнуть это мнение, Норденшельд предпринял в 1876 году новую экспедицию на довольно большом грузовом пароходе „Имер“. В оплате расходов по этой экспедиции принял большое участие русский горнозаводчик А. М. Сибиряков — ревнитель идеи организации регулярных плаваний северным морским путем. „Имер“ благополучно достиг устья Енисея, а затем поднялся вверх по течению этой реки, насколько позволила глубина фарватера, и выгрузил там разный импортный груз. На обратном пути „Имер“, погрузив различные сибирские товары, опять пересек Карское море и без особых затруднений вернулся в Европу. Вторично была доказана возможность практического использования северного морского пути, и сбылось предсказа-

ние Норденшельда об открытии „великого торгового пути из Сибири через устье Енисея".

Так было положено начало будущих постоянных Карских экспедиций, о которых мы подробно расскажем ниже, и слабым намеком на которые были ранние плавания русских промышленников, перетаскивавших свои суда волоком из Карского моря в Обь.

Грузовое движение по западному участку северного морского пути развивалось не только в одном направлении. Осенью 1877 года из Енисейска вышло с грузом графита, мехов, рыбы и пр. парусное судно „Утренняя Заря" под командой капитана Д. И. Шваненберга, ставшее на якорь на Неве у Васильевского острова в начале декабря того же года. Команда судна состояла всего из пяти человек, считая и капитана. Плавание „Утренней Зари" в норвежских и шведских водах было триумфом для Шваненберга и его спутников. Экспедиция финансировалась М. К. Сидоровым.

Плавания по Карскому морю благополучно совершались и в последующие годы. В 1878 году море это было почти совсем свободно ото льдов уже в первых числах августа, и потому за навигацию в обоих направлениях прошло несколько пароходов. Норвежский промышленник Эдвард Иохансен на шхуне „Нурланн" обогнул Новую Землю с севера и прошел на восток почти до Таймырского полуострова, открыв остров Уединения в северо-восточной части Карского моря.

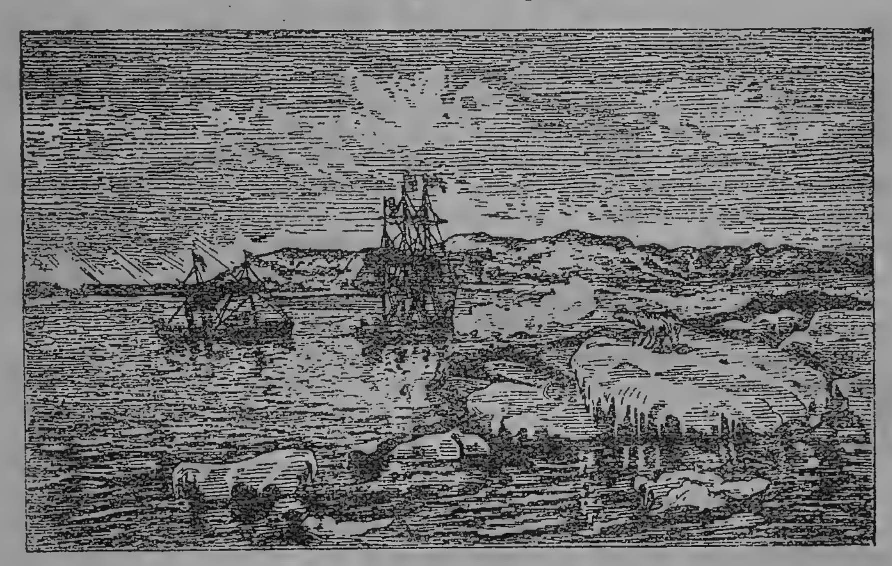
Мы еще вернемся к плаваниям в Карском море, а пока лишь скажем, что за время с 1874 по 1912 год включительно зарегистрировано около 170 паровых и парусных судов (кроме норвежских зверобойных шхун), делавших попытки пройти или прошедших в это море.

После двух своих удачных плаваний в Енисей Норденшельд решил, что настало время для осуществления попытки сквозного плавания северо-восточным морским путем вдоль берегов Европы и Азии. Было приобретено судно „Вега" в 357 тонн, с машиной в 60 л. с. и закуплены снаряжение и провиант, рассчитанные на 15 000 км пути. Средства на экспедицию были предоставлены шведским королем и коммерсантами Оскаром Диксоном и А. М. Сибиряковым. Норденшельд, знакомый с состоянием льдов и течениями, предполагал, что вдоль азиатского побережья ему встретятся обширные полыньи, не затягивающиеся льдом благодаря сравнительно теплой воде огромных сибирских рек. Это предположение позднее оказалось вполне правильным.

„Вега" вышла в плавание 4 июля 1878 года из шведского порта Гетеборга с командой в составе тридцати человек и, зайдя по пути в Тромсö, где приняла начальника экспедиции, направилась затем к Югорскому шару. Здесь с нею встретились снаряженные А. М. Сибиряковым парусник „Экспресс" и пароходы „Фразер" и „Лена". Первые должны были сопровождать „Вегу" до устья Енисея, а последняя — до реки Лены. Карское море оказалось совершенно свободным ото льдов, и 19 августа „Вега" и „Лена" под пушечный салют обогнули мыс Челюскина. Впервые в истории человечества мореходные суда достигли

этого мыса, известного уже древнеримскому ученому Плинию под названием promontorium Tabinum.

Дальнейшее плавание было очень трудным, так как старые карты, которыми руководствовалось командование экспедиции, оказались неправильными. „Вега" часто проходила там, где на картах была показана суша, и натыкалась на мысы, где нанесено было открытое море. В устье Лены суда расстались: „Лена"[1] пошла вверх по реке и прибыла в Якутск через 55 дней по выходе своем из Тромсö, „Вега" же направилась дальше на восток. Льдов попадалось всё больше и больше, а мороз крепчал; приходилось держаться ближе к берегам, где более теплая вода и течение еще мешали образованию ледяных полей.



„Вега" и „Лена" у мыса Челюскина

Но закончить свой поход в одну навигацию Норденшельду не удалось. Не дойдя всего 220 км до Берингова пролива, судно вмерзло в лед у селения Питлекай на Чукотском полуострове и осталось там зимовать. Зимовка эта продолжалась 293 дня с 29 сентября 1878 года по 18 июля 1879 года. Между тем, в надежде на полный успех своей экспедиции, Норденшельд послал с „Леной" телеграмму, в которой сообщал, что он надеется быть в Японии еще осенью 1878 года. Телеграмма эта была отослана из Иркутска в Европу 16 октября, т. е. когда зимовка „Веги" уже началась. 31 декабря того же года в Стокгольме была получена из Нью-Йорка телеграмма, сообщавшая о том, что вернувшиеся домой американские китобои якобы видели у Берингова пролива какой-то пароход, затертый льдами.

[1] Этот маленький пароход (100 тонн) в течение 50 лет обслуживал нужды Якутии, будучи первым морским судном, прибывшим в Якутск из Европы. Осенью 1932 года „Лена" встречала в бухте Тикси славную экспедицию „Сибирякова" и в том же году погибла. Но позднее ее подняли из воды, и теперь „Лена" с честью продолжает свою работу в составе судов водного транспорта АЯССР.

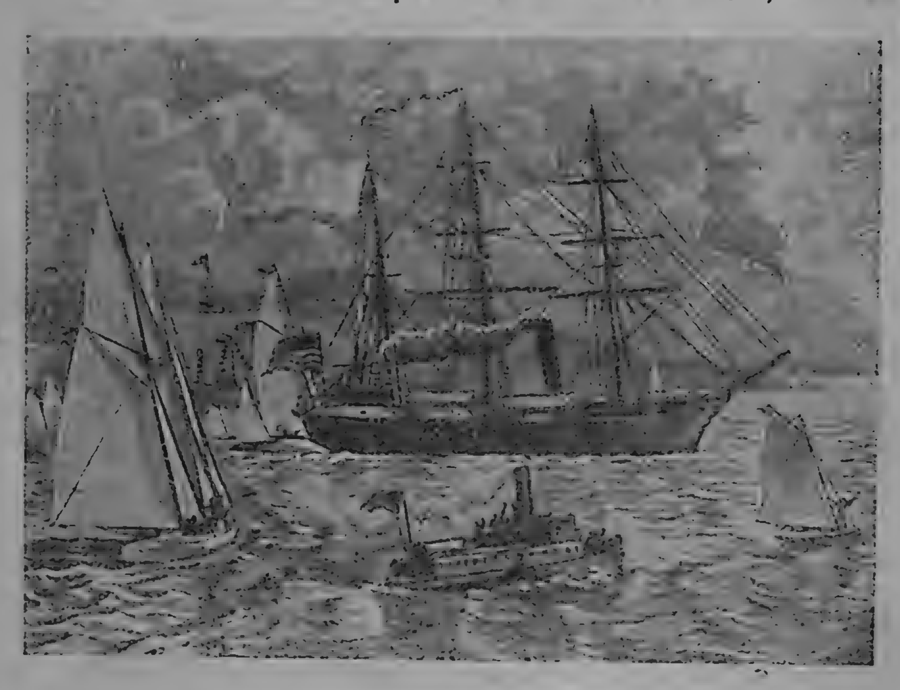
Это вызвало беспокойство о судьбе экспедиции, и Сибиряков заказал в Швеции новый пароход, предполагая выйти на нем осенью 1879 года через Суэц к Берингову проливу на помощь Норденшельду. Однако, помощи ему не понадобилось. В мае 1879 года было получено новое известие, сообщавшее о благополучном ходе экспедиции, а в начале сентября Норденшельд телеграфировал в Стокгольм из Йокогамы, что „Вега“ прибыла туда, „пройдя северо-восточным проходом и открыв морской путь, не потеряв ни одного человека, без болезней среди экипажа и без повреждения судна“. Оказывается, еще 20 июля „Вега“, освободившись за два дня перед тем изо льдов, обогнула мыс Дежнева (тогда называвшийся мысом Восточным) и вошла в Берингов пролив. Дальнейшее плавание до берегов Японии протекало безо всяких помех. 24 апреля 1880 года экспедиция вернулась на родину через Тихий и Индийский океаны, Суэцкий канал и Средиземное море, совершив, таким образом, первое в истории плавание вокруг всего Старого Света.

Спасательная экспедиция Сибирякова была отменена, но зато состоялась другая, сыгравшая огромнейшую роль в истории последующих полярных исследований и внушившая Нансену мысль использовать дрейф полярных льдов для достижения северного полюса. Это была экспедиция американца Джорджа де-Лонга на судне „Жаннетта“, закончившаяся гибелью судна, самого начальника и значительной части его спутников.

История этого плавания такова. Владелец большой американской газеты „Нью-Йорк Геральд“ Гордон Беннет за несколько лет перед тем организовал экспедицию в Центральную Африку. Блестящий успех этой экспедиции, руководимой Стэнли, побудил Беннета задумать в целях повышения тиража своей газеты новое путешествие, на этот раз не в дебри Африки, а в сердце полярных льдов. Была приобретена в Англии паровая яхта „Пандора“ в 420 регистровых тонн, с машиной в 200 л. с., переименованная после капитальной переделки в „Жаннетту“. Во главе экспедиции был поставлен лейтенант американского флота де-Лонг, участвовавший в 1873 году на „Тигрице“ в поисках „Поляриса“ Холла. Команда судна и научный персонал экспедиции были тщательно подобраны; из 1300 кандидатов, предложивших Беннету свои услуги, был выбран 31 человек, по состоянию здоровья и возрасту, а также по квалификации наиболее подходивших для задуманного продолжительного и опасного плавания. Из них только тринадцати суждено было вернуться на родину...

Заданием де-Лонга было достижение полюса, а в первую очередь — помощь Норденшельду. Исходя из предположения, что одно из морских течений Берингова пролива направляется на север, де-Лонг решил итти этим путем. „Жаннетта“ вышла из Сан-Франциско 8 июля 1879 года под гром пушек с военных кораблей и с береговых батарей, прекрасно снаряженная для своего многолетнего плавания. Вместе с нею вышел в море военный корабль „Аляска“, который должен был доставить на один из островов вблизи Берингова пролива запас угля, провианта и разборный дом для нужд экспедиции. У залива Св. Лаврентия де-Лонгом было получено известие, что „Вега“

благополучно вышла изо льдов и находится на пути в Японию. Так как де-Лонг, если бы он оказал помощь Норденшельду или же узнал о счастливом исходе его экспедиции, имел право приступить к выполнению своей прямой задачи, то он счел себя свободным от обязательства искать Норденшельда и пошел к полюсу. Войдя 6 сентября во льды, „Жаннетта" предполагала перезимовать у мыса Сердце-Камень или у острова Врангеля, а затем плыть по течению на север вместе со льдами. Этот план был чрезвычайно опасен: никому еще не были известны состояние и поведение полярных льдов в этой области, а также



Выход „Жаннетты" де-Лонга в плавание

направление, сила и скорость морских течений в полярном бассейне и различные метеорологические условия. Если бы даже „Жаннетта" и не пострадала от сжатия и напора на нее льдов во время плавания, то самое это плавание могло затянуться на многие годы и к тому же происходить по какой-нибудь замкнутой кривой вдали от азиатских и американских берегов.

В ноябре судно экспедиции было окончательно затерто льдами, и с этого времени началась многомесячная борьба с жестоким врагом. Льды то быстро, то медленно гнали „Жаннетту" на северо-запад навстречу неведомому. В январе 1880 года прибавилась новая опасность: судно дало течь и могло держаться наплаву только при помощи помп. День и ночь команда посменно работала у них, выкачивая воду. Неделями никто не раздевался, чтобы успеть выскочить на лед в случае катастрофы. Такое положение длилось 22 месяца. Недаром де-Лонг писал в своем дневнике: „Замечательная страна для обучения

терпению. В мае 1881 года „Жаннетта“ находилась к северо-востоку от Новосибирских островов, и 17 мая с судна были замечены два острова, названные островом Генриетты и островом Жаннетты. Вместе с другими небольшими островами (Беннета, Геральда) они являются единственным географическим открытием, сделанным за время этой экспедиции. Правда, научные исследования и наблюдения производились на корабле беспрестанно. В начале июня напором льдов вдавило внутрь бока корабля, и судно начало тонуть. „Жаннетта“ легла на правый борт под углом в 16 градусов. Все трещало и ломалось. Палуба провалилась, и швы обшивки разошлись. Был отдан приказ выгружать на лед шлюпки, провиант, одежду, сани и всякое снаряжение. Лед надвигался всё больше и больше... Нос корабля высоко поднялся, корма опустилась, сильно врезаясь в лед. Через некоторое время напор льдов ослабел, но „Жаннетта“ лежала на боку уже под углом в 22 градуса, поднявшись на полтора метра вверх. Затем давление опять усилилось, последовал ужасный толчок, „Жаннетта“ перевернулась на левый бок под углом в 30 градусов и рано утром 12 июня 1881 года пошла ко дну на 77° 15′ с. ш. и 155° в. д.

После крушения де-Лонг решил спасаться на материк, пройдя вдоль Новосибирских островов до кромки льдов, а затем плывя в лодках до устья Лены. Экспедиция должна была разбиться на три части для облегчения передвижения. Но итти по дрейфующим льдам было невероятно трудно! Приходилось постоянно возвращаться и забирать оставленное, так как тащить сани с полной нагрузкой по подтаявшей и неровной ледяной поверхности было почти немыслимо. За сутки редко проходили больше 10 км, а ближайший населенный пункт отстоял на 1200 км пути. В довершение всех бед, путешественников сносило льдами к северу, и через неделю после начала похода они оказались на 200 км севернее того места, где погибла „Жаннетта“! Только в середине сентября партия де-Лонга достигла устья Лены, где все, кроме двух матросов, отправленных за помощью, погибли от холода и голода.

Вторая партия, лейтенанта Чиппа, пропала без вести, не достигнув материка. Лишь третья, под начальством механика Мельвиля, добралась до какой-то покинутой хижины в восточной части дельты Лены, где передохнула, а затем счастливая случайность свела американцев с русскими жителями, которые и оказали им всемерную помощь.

Сам Мельвиль проехал в Булун — поселение в 250 км от устья Лены — и встретился там с двумя матросами из партии де-Лонга.

Собрав кое-какой запас продовольствия, Мельвиль с несколькими спутниками из местного населения поспешил на помощь де-Лонгу, но никого не отыскал.

Только на следующий год был найден лагерь де-Лонга с замерзшими участниками его несчастного похода и их жалким скарбом. На земле рядом с телом начальника экспедиции лежал его дневник, доведенный до 30 октября — 140-го дня со времени гибели „Жаннетты“. Вот последняя страница этого дневника:

Вторник 25 октября.

135-й день.

Среда 26 октября

136-й день.

Четверг 27 октября.

137-й день. Айвсон окончательно обессилел.

Пятница 28 октября

138-й день. Айвсон умер сегодня рано утром.

Суббота 29 октября

139-й день. Дресслер умер сегодня ночью.

Воскресенье 30 октября

140-й день. Бойд и Гертц умерли сегодня ночью,— мистер Коллинс умирает...

Дневник несчастного де-Лонга—потрясающая по краткости и скупости изложения картина невероятных мучений и страданий, через нескончаемую цепь которых должны были пройти двенадцать полярных героев! Трупы были укутаны в тряпки, ни у кого не осталось на ногах сапог, а найденные в карманах платья изгрызанные куски кожи и остатки меховых сапог свидетельствуют о том, чем питались несчастные. Руки и платье их были опалены и обожжены. Очевидно, перед смертью они, напрягая свои последние силы, заползали прямо в огонь костра... Найденные трупы были похоронены в общей могиле на высоком холме, который называется теперь „Американской могилой".

Через три года после гибели „Жаннетты" в европейских и американских газетах было напечатано необычайное сообщение: три эскимоса натолкнулись в бухте Юлианехоб на юго-западном берегу Гренландии на изумительную находку. На одной из льдин, плававших по заливу, лежало до пятидесяти штук разных частей одежды: штанов, чулок и рубашек. Кроме того, там же были найдены пистоны и доска с прикрепленным на ней клочком бумаги. Все это было перевезено на берег и подвергнуто тщательному исследованию. Среди вещей оказался подписанный де-Лонгом список провианта, перечень лодок и панталоны с меткой „Л. Норос",— так звали одного из спасшихся матросов партии де-Лонга. Находка эта показалась настолько невероятной, что сперва ее приняли просто за мистификацию. Однако она служила неоспоримым доказательством существования какого-то сильного и постоянного течения, идущего через весь полярный бассейн, а может быть даже и через полюс. За три года льдина с вещами проплыла от места гибели „Жаннетты" до берегов Гренландии около 7200 км при средней скорости дрейфа в 6,6 км в сутки.

ФРИТЬОФ НАНСЕН

Находка вещей с „Жаннетты" послужила тем толчком, который привел девять лет спустя к историческому плаванию „Фрама", всемирно-известному и по всей справедливости считаемому одной из самых блестящих экспедиций в полярные страны как по изумительной продуманности плана, так и по достигнутым результатам, выразившимся в огромнейшем богатстве собранных научных материалов, позднее весьма тща-

тельно обработанных. Ф. Нансен был не только выдающимся организатором, но и замечательным теоретиком, сочетавшим с прекрасным знанием теории колоссальные практические навыки и потому сумевшим полностью доказать на собственном примере правильность своих предположений. Им произведен полнейший переворот в методах и средствах полярного исследования, и в этом отношении с Нансеном, пожалуй, можно сравнить только еще одного знаменитого полярного исследователя—Руала Амундсена. Нансен считается отцом современного полярного исследования, учителем всех бывших после него исследователей, всех стран и народов, и непревзойденным образцом смелости, соединенной с дерзновением, предусмотрительности, физической выносливости, стальной непреклонной воли, кипучей энергии и выдающихся организаторских способностей. Если еще прибавить к этому железное здоровье, светлый ум, обширнейшие познания, незаурядные литературные дарования и талант художника, то станет вполне понятно, почему такой человек столь многого достиг.

Фритьоф Нансен родился 10 октября 1861 года в предместье норвежской столицы Осло и умер в Осло же 13 мая 1930 года. По окончании в 1880 году реального училища он не сразу остановился на выборе своего дальнейшего жизненного пути и сперва собирался поступить в военное училище. Однако вскоре он заинтересовался зоологией, которая и сделалась его специальностью. Через год он уже сдал в университете экзамены на звание „студента зоологии“, т.-е. приступил к изучению предметов по специальности, а осенью 1882 года занял место ученого хранителя при Бергенском музее.

Подобно большинству молодых норвежцев, он все свое свободное время посвящал спорту и уже с отроческих лет принимал неизменное участие во всевозможных состязаниях на лыжах — на дальность, на скорость или в прыжках. Сама природа Норвегии способствует развитию у норвежской молодежи стремлений к занятию здоровым спортом на открытом воздухе. С одной стороны — это лыжный спорт с его волнующими возможностями: быстротой спуска, бесшумным бегом через леса и горы, внезапными поворотами, прыжками, уподобляющими человека птице. С другой — парусный и гребной: уменье плавать, уменье управлять лодкой в ветер, в волну. Всякий смелый от природы юноша закаляет в таких упражнениях свое тело и дух, приобретает уверенность в себе, научается быстро ориентироваться во всякой обстановке.

Нансен не только не отставал от своих сверстников во многих видах физических упражнений, но даже их опережал. Зимой 1882 года ему удалось принять участие в плавании зверобойного судна „Викинг“, уходившего в Ледовитый океан промышлять тюленя. Прекрасный спортсмен и охотник, Нансен в то же время не забывает и своего искреннего увлечения наукой. Он усиленно берется за книги, изучает анатомию тюленя, чтобы во время плавания „Викинга“ заниматься зоологией и биологией.

Участие в экспедиции „Викинга“ имело огромнейшее влияние на всю дальнейшую жизнь Нансена. Он не сделался каби-

нетным ученым, „хранителем“ какого-нибудь музея. Жизнь полярных стран заинтересовала и увлекла молодого ученого. Он ясно увидел, что здесь открывается непочатый край для всякой работы, и со всем пылом и жаром молодости отдал все свои силы и знания этой работе.



Фритьоф Нансен

Вернувшись из плавания по Ледовитому океану, Нансен начал свою работу в Бергенском музее, и осенью того же года в его голове зародился план проникнуть в Гренландию. Позднее он прочитал известие о гренландской экспедиции Норденшельда 1883 года, во время которой было пройдено на лыжах

значительное расстояние по ледниковому щиту, причем Норденшельд сообщал об отличном состоянии ледяной поверхности для передвижения по ней на лыжах. „У меня, как молния, мелькнула мысль,— пишет Нансен:— на лыжах можно пройти через Гренландию вдоль и поперек“. Нужно сказать, что до Нансена Гренландия была еще очень мало исследована; на карты были более или менее точно нанесены лишь ее береговые зоны. Нансен решил предпринять экспедицию, целью которой было бы пересечение гренландского ледникового щита с востока на запад. Но план этот был выполнен только в 1888 году.

Пока же этот план был только в голове молодого ученого. Осенью 1884 года Нансен случайно увидел в одной газете статью о находке вещей с „Жаннетты“. Автор заметки высказал предположение, что вещи эти перенесены на льдине через полярный бассейн. После своего плавания на „Викинге“ Нансен усердно взялся за изучение истории арктических исследований и пришел к убеждению, что обычными путями и способами трудно „вырвать у внутренних, неизвестных стран их тайны“. Но где же лежит настоящий путь? И вот по прочтении газетной заметки у Нансена „мгновенно мелькнула мысль“: этот путь найден. Если течение могло перенести льдину через неведомую область, то им же можно воспользоваться и для исследования этой области. План был готов!

Прошло, однако, несколько лет, прежде чем Нансен выступил с публичной защитой своего плана. А пока он решил испытать свои силы в более близкой, но не менее трудной области. В 1888 году он предпринял экспедицию, целью которой было пересечение ледникового щита Гренландии. Еще до этой экспедиции американский исследователь Роберт Пири, достигший в 1909 году северного полюса, пытался в 1886 году предпринять такое же пересечение, но вынужден был вернуться, пройдя лишь 160 км. Между тем изучение центральных областей Гренландии имело весьма большое научное значение. Необходимо было установить, является ли Гренландия страной, сплошь покрытой материковым льдом, или же в ней есть „отдельные оазисы“—области, свободные от ледяного покрова. Решение этого вопроса находится в связи с выяснением климатических условий, существующих внутри Гренландии. А климат Гренландии имеет непосредственное влияние на климат соседних с нею областей Америки и Европы, области Атлантического океана и т. д. Достаточно указать хотя бы на влияние на погоду пловучих льдов, спускающихся в Атлантический океан от Гренландии.

Нансен отправился в экспедицию в начале июня 1888 года на зверобойном судне „Язон“, рассчитывая подойти на нем непосредственно к восточному берегу Гренландии несколько севернее мыса Дан. В экспедиции участвовали, кроме самого Нансена, капитан Отто Свердруп (будущий командир „Фрама“), лейтенант Дитриксон, Кристиан Трана и двое лапландцев с севера Норвегии — Балто и Равна. Все это были молодые люди в возрасте от 27 до 33 лет (только Равне было 45 лет). У мыса Дан Нансен предполагал подняться на ледниковый щит и, пройдя по нему к западному берегу, спуститься к морю у Кристиансхоба. Однако первоначальный план не удалось осуществить.

„Язон“ из-за льдов не решился подойти к берегу, и потому экспедиции пришлось покинуть судно и перейти в лодки, в которых они и пытались пробраться сквозь льды к месту высадки. Однако лодки скоро были зажаты льдами и отнесены от берега, а затем подхвачены ледовым дрейфом, быстро понесшим их на юг.

Десять дней экспедиция плыла на юг вдоль восточного берега Гренландии со скоростью около 50 км в сутки, ежеминутно подвергаясь смертельной опасности. Наконец им удалось пристать к берегу на много километров к югу от того места, где Нансен собирался высадиться, но эта неудача нисколько не отразилась на настроении отважных путешественников. Нансен решил подняться к северу вдоль берега на веслах по полосе чистой воды. Эта часть пути изобиловала всевозможнейшими трудностями и опасностями, главным образом со стороны ледяных глыб, постоянно низвергавшихся в море.

Только 10 августа, т. е. через три недели после оставления „Язона“, экспедиция высадилась во время густого тумана на северном берегу фьорда Умивик. Опасное плавание на лодках кончилось. Через несколько дней Нансен вышел в свой ледовый поход, отрезав себе всякий путь к отступлению: если бы экспедиции не удалось побороть все предстоявшие ей бесчисленные трудности пересечения гренландского ледникового щита, ей оставалось бы только зазимовать на восточном побережье Гренландии в таких ужасных условиях, которые были бы равносильны медленной гибели! Вот почему Нансен решил, что возврата быть не может: он считал, что такое положение вещей будет лишним побуждением к напряжению всех сил для скорейшего выхода на западный берег.

Вскоре пришлось отказаться от осуществления первоначального плана — достижения Кристиансхоба. Позднее время года, страшная пурга, дурное состояние ледяной поверхности, сильнейшие морозы, а главное противный ветер задерживали продвижение путешественников на северо-запад. Поэтому 28 августа Нансен объявил о своем решении повернуть и направиться прямо на запад к Годтхобу у фьорда Амералик. Таким образом путь экспедиции значительно сокращался. 5 сентября Нансен достиг наивысшей точки ледяного плато 2716 метров; дальше оно стало очень медленно понижаться, и лишь 16 сентября спуск сделался уже довольно заметным. Пользуясь попутным ветром, путешественники ставили на санях паруса и неслись тогда по ледяному склону сломя голову.

После невероятных мучений, после упорной борьбы с пургой при температуре —40° Ц, экспедиция 24 сентября вышла на твердую землю,— ледяной щит остался позади. Во время похода температура в палатке опускалась до —40° Ц, при —45° Ц вне ее. Разница между дневной и ночной температурами нередко превышала 20°. Когда однажды температура поднялась до —18°, то всем показалось, что повеяло теплом!

Но трудностям еще не настал конец. Нужно было пройти порядочное расстояние до моря. Все же эта часть пути была уже сравнительно легкой. Спустившись к морскому берегу в западной части фьорда, на котором расположен Годтхоб, экс-

педиция разделилась. Свердруп с Нансеном 29 сентября отправились в плавание на самодельной лодке, построенной из брезента, бамбуковых палок и ивовых прутьев, остальные же участники похода должны были ждать на берегу. Лодка была до того хрупка, мала и неустойчива, что сидящим в ней „нельзя было даже языком пошевелить, чтобы она не опрокинулась". Тем не менее в этой лодке Нансен достиг 3 октября Годтхоба, откуда и была выслана помощь остальным участникам экспедиции.

Вернуться на родину в том же году не удалось, и Нансен зазимовал со своими спутниками в Годтхобе, успев, однако, послать с одним эскимосом письмо на пароход, уходивший в Европу из Ивигтута—к югу от Годтхоба. Таким образом весть о блестящих достижениях нансеновской экспедиции была получена в Норвегии еще в 1888 году.

Зимовка не прошла для Нансена без пользы. Он занялся изучением быта и нравов эскимосов, в результате чего в 1891 году вышла в свет его очень интересная и обстоятельная книга „Жизнь эскимосов", в которой он не только дает обширные и ценные этнографические сведения и знакомит читателя с материальной культурой эскимосских племен, но и выступает с резкой критикой методов и целей европейского „освоения" этих областей с их почти первобытным и своеобразным, но по-своему весьма развитым населением, удивительно стойким при тяжелых условиях жизни и необычайно приспособленным для борьбы с суровой полярной природой.

Свое путешествие через Гренландию Нансен описал во всемирно известной книге „Через Гренландию на лыжах". Хотя с планом перехода через гренландский материковый лед до Нансена уже выступал Пири, но зато Нансен был первым в ряде полярных исследователей, кто привел этот план в осуществление. Поход Нансена, как и работы дальнейших гренландских экспедиций, доказали с полной очевидностью, что Гренландия представляет собою страну, покрытую очень толстым слоем льда. Омываемая с востока холодным течением, занесенная вековыми снегами, она является каким-то сплошным ледником чудовищной величины, откуда веет ледяным дыханием на Америку и Европу.

Вернувшись домой из гренландского похода,—возвращение это было триумфом для Нансена и его спутников,—молодой ученый усердно принялся за подготовку к новой экспедиции—на этот раз к северному полюсу. В феврале 1890 года Нансен изложил свой план Норвежскому Географическому обществу, указав, что он намерен произвести попытку войти на судне во льды и отдаться на волю полярного течения, идущего от Берингова пролива через северный полюс до Атлантического океана. Существование этого течения доказывается, кроме дрейфа вещей с „Жаннетты", еще и тем, что у берегов Гренландии постоянно находят разные предметы, которые могут принадлежать только эскимосам с берегов Аляски у Берингова пролива, а у северного побережья Шпицбергена попадается лес-плавник, несомненно приносимый от берегов Сибири, куда его выносят воды больших сибирских рек. К гренландским берегам

тоже прибивает множество сибирского леса. Так, например, вторая германская полярная экспедиция нашла на восточном берегу Гренландии 26 кусков разного дерева, из них 17 было сибирской лиственницей.

Все эти факты, по мнению Нансена, со всею непреложностью доказывают, что где-то между полюсом и Землей Франца-Иосифа проходит течение от сибирских областей Ледовитого океана к восточно-гренландскому берегу. Если войти в это течение на специально построенном для такой экспедиции особо крепком судне, с запасом угля и провианта для двенадцати человек на пять лет, то судно это, войдя в полярные льды где-нибудь к северу от Новосибирских островов, будет подвигаться к северу, пока его где-нибудь между Шпицбергеном и Гренландией не перенесет через полюс. Но что произойдет, если полярное течение проходит не через полюс, а где-нибудь между ним и Землей Франца-Иосифа, как указывалось выше? Что сделает экспедиция тогда для достижения полюса? Нансен считал, что в этом случае будет неблагоразумно покидать судно для санной экспедиции, хотя бы даже оно дрейфовало всего на расстоянии одного градуса (60 миль) от полюса. Нельзя рассчитывать на благополучное возвращение на судно, дрейфующее вместе со льдами: ведь положение его остается неизвестным санной партии! Нансен заканчивал свой доклад такими словами:

Достижение северного полюса не имеет большого значения. „Мы отправляемся не для отыскания математической точки, составляющей северный конец земной оси, а для исследования большой неизвестной области земного шара, окружающей полюс. Значение такого исследования одинаково,— достигнем ли мы самого полюса или же пройдем от него в некотором отдалении".

Спустя два с половиной года Нансен выступает в том же Географическом обществе с новым докладом в защиту своего плана, приводя новые данные в доказательство правильности своих рассуждений о направлении и силе полярных течений. В общем план этот встретил в Норвегии сильные возражения. Но когда Нансен сделал доклад о своей будущей экспедиции в Английском Географическом обществе в Лондоне (в ноябре 1892 года), то большинство виднейших полярных путешественников, исследователей Арктики, назвали его план „чистейшим безумием". Еще перед этим американский полярный исследователь Грили, начальник злополучной экспедиции 1881 — 1884 гг. в Форте Конгер в заливе лэди Франклин, писал, ознакомившись с нансеновским проектом: „Арктические путешествия, предпринимаемые даже по известным и общепринятым методам, требуют такой смелости и сопряжены с такими опасностями, что было бы слишком тяжело возлагать на них еще бремя бессмысленного проекта самоубийства доктора Нансена".

Но никакие возражения не остановили Нансена. Он продолжал деятельно готовиться к экспедиции. Необходимые средства — по смете около 225 тысяч рублей золотом — были собраны и заказано судно особой конструкции: знаменитый „Фрам" (что значит „Вперед!"). При постройке „Фрама" было обращено внимание на то, чтобы, во-первых, придать корпусу судна форму, представляющую наименьшую площадь соприкосновения с давя-

щими на корабль льдами, а, во-вторых, обеспечить ему наибольшую прочность. Задача эта была разрешена блестяще кораблестроителем Колин Арчером, который создал действительно идеальное полярное судно, „скользкое, как угорь". Постройка „Фрама" ознаменовала целый переворот в кораблестроительной технике того времени, и „Фрам" остался до наших дней образцом полярных судов, предназначенных для дрейфов во льдах. Характерной особенностью „Фрама" являлись обводы его корпуса, имевшего яйцевидную, закругленную форму. Такой корпус делал судно малоуязвимым для льдов: от их давления судно лишь выпиралось из воды, и льды не причиняли ему существенного вреда. Во время полярных плаваний „Фрама" бывали случаи, когда судно, выдерживая сильнейший напор льдов, приподнималось над ними метра на полтора. Отборный лесной материал (итальянский дуб, выдержанный на складе в течение тридцати лет, сосна, ясень), из которого был построен „Фрам", особо усиленное и оригинальное внутреннее крепление и весь набор придавали судну чрезвычайную прочность. Шпангоуты были покрыты тройной обшивкой, причем наружная — „ледяная" — обшивка укреплялась болтами и костылями, не проходившими через остальные две обшивки. Поэтому лед мог содрать всю „ледяную" обшивку, не причиняя большого ущерба самому корпусу судна. Нововведением при постройке „Фрама" было также и устройство в корме особого колодца для подъема на палубу руля и винта, чтобы предохранить их от поломок при сжатии льдов.

Жилые помещения на „Фраме" были особо тщательно предохранены от холода и сырости; бока судна внутри были покрыты несколькими слоями войлока, пробки, дерева, линолеума для того, чтобы теплый, влажный воздух кают не проникал до наружных стенок и не осаждал влаги на внутренних стенах. Эта осаждающаяся влага на холодных стенках жилых помещений, обычно бывала настоящим бичом для участников прежних полярных экспедиций. Вода постоянно стекала ручьями со стен кают в койки или на пол, а потом замерзала, превращая в ледники внутренние помещения судов.

Главнейшие размеры „Фрама" следующие: длина по килю 31 метр, длина по ватерлинии 34,5 метра, по палубе от штевня до штевня 39 метров, наибольшая ширина (без „ледяной" обшивки) 11 метров. Машина в 220 л. с. „Фрам" был оснащен, как трехмачтовая шхуна, и кроме косых парусов носил два прямых паруса на фок-мачте. Считаясь с тем, что небольшое судно вследствие своей поворотливости удобнее для плавания во льдах, Нансен решил, что корабль будет водоизмещением всего в 170 тонн. Но необходимость взять в собой значительные запасы продовольствия и снаряжения привела к тому, что „Фраму" были приданы бо́льшие размеры, чем это было намечено первоначально. Тоннаж его 402 регистровых тонны при вместимости в 307 тонн.

К началу лета 1893 года все было готово, и 24 июня „Фрам" вышел в плавание. Команда его состояла из двенадцати человек, выбранных из сотен людей, приславших Нансену предложения со всех концов света. Капитаном судна был Отто Свердруп,

участник гренландской экспедиции Нансена. Научными сотрудниками — лейтенант флота Сигурд Скотт-Хансен (метеорологические, астрономические и магнитные наблюдения) и доктор Хенрик Блессинг (врач и ботаник экспедиции). Будущий спутник Нансена по походу к полюсу и по зимовке на Земле Франца-Иосифа, лейтенант запаса Яльмар Иохансен пошел в плавание кочегаром, потому что иной должности для него не нашлось. Двенадцатый член команды (и тринадцатый участник экспедиции) — Бернт Бентсен — поступил на судно в Тромсö. Он в половине девятого утра явился на „Фрам" переговорить с Нансеном, а в десять уже плыл по морю![1]

Нансен отдавал себе ясный отчет в крайней рискованности своего плана. „Позади остается все, что ты любишь в жизни. Что-то принесет с собой будущее? Чего не дал бы я в это мгновенье, чтобы можно было вернуться... Стрелой понеслась маленькая лодка по бухте, унося меня в путешествие, где поставлена на карту, быть может, сама жизнь, если не больше". Так писал он в своем дневнике в день отплытия „Фрама" из Христиании (ныне Осло).

Обогнув Скандинавию, „Фрам" в средине июля пришел в последний норвежский порт Вардö, откуда затем направился к берегам Новой Земли. 29 июля экспедиция вошла в Югорский шар, где в становище Хабарове погрузила на судно 34 ездовых собак, доставленных сюда из Западной Сибири жителем Тюмени А. И. Тронтгеймом по поручению русского полярного исследователя Толля. Тот же Толль содействовал доставке для Нансена еще 26 собак в устье реки Оленека, куда „Фрам" должен был зайти, и, кроме того, сам предпринял путешествие к Новосибирским островам, где оставил три склада продовольствия на случай какого-нибудь несчастья с „Фрамом".

В ночь на 5 августа „Фрам" вошел в Карское море, не дождавшись вспомогательного судна „Урания", которое должно было доставить в Хабарово уголь для экспедиции. В Карском море было много льда, и поэтому „Фрам" только 13 августа миновал Белый остров. Через 5 дней с судна была замечена неизвестная земля, не нанесенная на карты. Нансен назвал ее островом Свердрупа. Этот остров после „Фрама" был еще раз усмотрен с „Эклипса", а затем в 1930 году зарисован с самолета „Комсеверпуть-2". В 1932 году к нему подходили „Сибиряков" и „Русанов", и остров был нанесен на карту топографом Я. Я. Гаккелем.

От острова Свердрупа „Фрам" пошел к острову Диксона, намереваясь оставить там почту. Но Нансен решил воспользоваться стоявшей благоприятной погодой и потому направился вдоль берегов Сибири прямо к мысу Челюскина, открыв по дороге группу островов, названных позднее шхерами Минина, а затем у мыса Стерлегова — семь островов, названных островами Скотт-Хансена. В этой области было столько неизвестных островов, что „если наблюдать за ними,— пишет Нансен в своем дневнике,— то голова готова закружиться".

---

[1] Мы уже упоминали о том, что Бентсен погиб во время экспедиции Уэлмена, зимуя на западном берегу Земли Вильчека в 1898—1899 годах.

В течение нескольких дней „Фрам" вел тяжелую борьбу со льдами, не пропускавшими его на восток. Попытки обогнуть архипелаг Норденшельда с севера или пройти Таймырским проливом не удались, и только 7 сентября „Фрам" смог двинуться дальше, пользуясь прибрежной полосой чистой воды. 10 сентября „с восходом солнца сгинул Колдун-Челюскин... Раздалась преграда, грозившая нам зимовкой у этого берега, и перед нами открылся путь прямо к нашей цели — дрейфующим льдам к северу от Новосибирских островов".

Фарватер впереди был открыт. Дальнейшее плавание „Фрама" протекало без особых помех. 15 сентября экспедиция миновала меридиан устья реки Оленека, не зайдя туда за собаками; через три дня находилась неподалеку от западных берегов Новосибирского архипелага, откуда в течение двух суток шла на север, а 20 августа направилась на северо-запад. День спустя „Фрам" был затерт льдами на 78°,5 с. ш. — в согласии с планом Нансена. Правда, Нансену хотелось начать дрейф от места гибели „Жаннетты", но время было уже позднее, и „Фрам" могло зажать льдами в таком месте, где начальнику экспедиции „нежелательно было оставаться". „Я хотел, чтобы меня понесло ледовым дрейфом, и боялся быть задержанным берегами", — заносит Нансен в свой дневник 22 сентября.

С этого времени начался дрейф „Фрама" со льдами в северо-восточном направлении, как и предполагал Нансен. Через два года экспедиция достигла 85° 55′,5 с. ш. в долготе 65° 31′ в. — самой северной точки, до которой когда-либо доходило судно, хотя и не в свободном плавании. Этот рекорд продолжает оставаться непревзойденным и доныне.

Год спустя „Фрам" находился на расстоянии всего 350 км по прямой линии от того места, где он вмерз во льды, при среднем направлении дрейфа С. 36° З. При таком направлении дрейф „Фрама" прошел бы севернее дрейфа „Жаннетты", пересекая последний под углом в 59°. „Этого именно мы и ждали", — писал Нансен. Но при этом курсе расстояние от места „Фрама" в сентябре 1894 года до Северо-восточной Земли в архипелаге Шпицбергена равнялось 1500 км, т.-е. экспедиции понадобилось бы еще 4 года и 4,5 месяца для достижения этой земли при прежней скорости передвижения в 350 км в год. Но если положить в основание расчетов скорость дрейфа „Фрама" за время с 7 ноября 1893 года по 16 июля 1894 года, когда им было пройдено по прямой 566 км (в конце сентября и в октябре 1893 года так же, как и в конце июля и в августе 1894 года, его сильно сносило к юго-востоку), то выходило, что у Шпицбергена экспедиция будет через 3 года 8 месяцев.

Но Нансен считал, что даже и этот срок взят с большим запасом. По его мнению, скорость дрейфа должна была все возрастать по мере продвижения „Фрама" на северо-запад. Кроме того, „Фрам" при тогдашнем направлении своего дрейфа должен был подняться на север не меньше, чем до 85°, так как дрейфующие на запад льды, встречая препятствие в Земле Франца-Иосифа, должны обходить ее с севера. До тех пор все предположения Нансена оказывались правильными: дрейф „Фрама" шел параллельно дрейфу льдины с вещами „Жаннетты",

хотя и проходил настолько южнее его, что надежды подняться выше у Нансена почти не было. При таком положении была вероятность достигнуть Норвегии через два года, т.-е. в конце сентября 1896 года. В действительности „Фрам“ вышел на чистую воду у западных берегов Шпицбергена 13 августа 1896 года, т.-е. через 1 год 11 месяцев, после того как Нансен делал приведенный выше расчет.

Уже к этому времени в голове Нансена созрела мысль о санном походе к полюсу, когда „Фрам“ будет в достаточно высоких широтах. Но санная экспедиция, как нами упоминалось выше, не могла рассчитывать вернуться на судно: дойдет она до полюса или не дойдет, в обоих случаях ей пришлось бы потом добираться до твердой земли собственными средствами, а затем пробираться дальше до посещаемых людьми берегов Земли Франца-Иосифа или Шпицбергена, где можно было бы встретиться с какими-нибудь промысловыми или научно-исследовательскими судами. План такой санной экспедиции был смел до дерзости, и Нансен, конечно, давал себе полный отчет в том, что могло ожидать исследователей в случае неудачи. Однако опасности ничуть не смущали его. В дневнике мы читаем такую запись, сделанную в сентябре 1894 года: „Почему этой зиме не перенести „Фрама“ в западном направлении куда-нибудь к северу от Земли Франца-Иосифа?.. И тогда наступит мой черед, я выйду с собаками и санями на север. Сердце мое бьется от радости при одной мысли об этом. Зиму я проведу в приготовлении к этой экспедиции, и потому она пройдет быстро“.

Подготовка к предстоящей санной экспедиции была проведена чрезвычайно тщательно, с расчетом выйти в поход 20 февраля 1895 года. Нансен решил отправиться к полюсу вдвоем и выбрал себе в спутники Иохансена. После двух неудачных попыток, только 14 марта путешественники покинули „Фрам“; в первый раз они вышли в поход с 4 санями, затем вернулись на „Фрам“ и через несколько дней двинулись в путь с 6 санями, были вынуждены опять вернуться и, наконец, решили итти только с тремя санями, с которыми и направились к северу, расставшись со своими товарищами под 83° 59′ с. ш. и 102° 27′ в. д. на целых 17 месяцев.

О походе Нансена и Иохансена „сам друг“ к полюсу мы уже рассказали раньше. Начальником экспедиции на „Фраме“ остался Свердруп, получивший подробную инструкцию от Нансена. Дальнейший дрейф судна продолжался вполне благополучно, как благополучно прошла и третья зимовка, и на следующий год 13 августа „Фрам“ вышел изо льдов на чистую воду, а 20 августа 1896 года прибыл в Норвегию.

В тот самый день, когда „Фрам“ был уже вне опасности, Нансен с Иохансеном подплывали к берегам северной Норвегии на судне Джексона. Высадившись в гавани Варде, оба исследователя поспешили на телеграф. „На набережной нас никто не узнал,— рассказывает Нансен, — только какая-то корова обратила на нас внимание. Она остановилась среди узкой улицы и с удивлением посмотрела на нас, когда мы проходили мимо. Вид этой коровы так приятно свидетельствовал о лете, что

я готов был подойти к ней и обнять ее. Теперь я чувствовал, что мы действительно в Норвегии".

О „Фраме" еще ничего не было слышно. Однако в телеграмме главе норвежского правительства Нансен, сообщая о своем возвращении, упомянул, что он ожидает прибытия „Фрама" в том же году. Это решительное заявление все же не могло вытеснить из души Нансена тревоживших его сомнений. А что, если „Фрам" еще не вышел изо льдов? А что, если с ним случилось какое-нибудь несчастье?

Но уже 20 августа, когда Нансен ждал в Хаммерфесте отплытия на юг — в Тромсö, ему была доставлена такая телеграмма: „Шервö 20 августа 1896 г. 8 ч. утра. „Фрам" прибыл сюда сего числа в хорошем состоянии. Все благополучно. Сейчас отходим в Тромсö. Поздравляем с приездом. Отто Свердруп". На другой день в гавани Тромсö Нансен и Иохансен встретились со своими товарищами. Норвежская полярная экспедиция, продолжавшаяся 3 года 2 месяца, была блестяще закончена. Все тринадцать участников ее вернулись благополучно на родину.

Дрейф „Фрама" во льдах доказал правильность мнения, высказанного Нансеном, о существовании постоянного течения в полярном бассейне от Берингова пролива на запад. Но его противники, и в первую очередь Грили, отдавая должное блестящим организаторским способностям, энергии, проницательности и отваге Нансена, всё же упрекали его в том, что он, будучи начальником экспедиции, оставил свой корабль и бросил товарищей на произвол судьбы. Конечно, упрек в „дезертирстве" к Нансену совершенно неприменим! Нансен не бросил товарищей в минуту опасности, а сам, как глава экспедиции, взялся за решение задачи гораздо более рискованной и трудной, чем дрейф на судне, затертом льдами. Видя невозможность достижения северного полюса путем дрейфа, не надеясь даже подняться на „Фраме" за 85°, Нансен решает пройти как можно дальше к северу пешком по дрейфующим льдам, отрезая за собой всякие пути к отступлению. Его санная экспедиция превращается потом в каячную, влечет за собой зимовку и продолжается пятнадцать месяцев. Можно ли назвать дезертиром человека, не побоявшегося никаких опасностей и сменившего более спокойную жизнь на „Фраме" на жизнь, полную страданий и мучений, сначала во время труднейшего ледового похода, а затем зимой в жилье, которое было просто норой, звериным логовом? „Фрам" был поручен Свердрупу, моряку, человеку более опытному и знающему, чем сам Нансен. В роли водителя корабля Свердруп, конечно, был выше Нансена, и уход начальника экспедиции с „Фрама" не ставил в худшее положение ни руководства кораблем, ни участников плавания. Разумеется, положение Нансена было бы весьма тягостным, случись с „Фрамом" какое-нибудь несчастье. Тогда не только Грили обрушился бы на него с обвинениями в дезертирстве. Но победителей не судят.

Каковы были результаты, достигнутые экспедицией Нансена на „Фраме" в 1893—1896 гг.? Прежде всего Нансен положил начало новой эре в методах полярного исследования, впервые применив собачьи упряжки и легкие по своей конструкции нарты,

Его методы были развиты далее рядом выдающихся полярных исследователей, среди которых первое место занимает Руал Амундсен. Впервые же расчеты полярных путешественников на пропитание во время санного похода основывались на охоте и на превращении собак из „средства передвижения“ в „средство питания“. Кроме того, тщательно продуманные Нансеном снаряжение (одежда, обувь, утварь, палатки, сани, каяки) и снабжение (разнообразный, питательный и прекрасный по качеству провиант, всесторонне проверенный и химически исследованный) оказались безукоризненными и потому стали образцами для всех последующих более или менее значительных полярных экспедиций. Нансеновские нарты, нансеновская походная кухня и т. д. являются, так сказать, стандартными, классическими предметами полярного оборудования.

Произведенные во время экспедиции научные наблюдения так разнообразны и обширны, что понадобился ряд лет для обработки их специалистами. Лишь в 1900—1906 гг. были выпущены в свет шесть томов „Научных результатов Норвежской Северно-полярной экспедиции 1893—1896 гг.“; из них особенно интересен том II, принадлежащий перу самого Нансена: „Океанография Северно-полярного бассейна“. В общем можно сказать, что экспедицией были получены весьма ценные новые сведения по географии, океанографии, гидрографии, метеорологии, астрономии, земному магнетизму, геологии, зоологии и биологии. Из географических открытий наиболее интересным является установление того факта, что полярный бассейн скорее всего не заключает в себе никаких сколько-нибудь значительных пространств твердой земли и представляет собою очень глубокое и покрытое льдом море. Подтвердилось в общих чертах и предположение Нансена о постоянном пассивном движении льдов с востока на запад через весь полярный бассейн от области к северу от Сибири и Берингова моря к Гренландскому морю (между Шпицбергеном и Гренландией), и приблизительно установлены причины, вызывающие этот дрейф,— ветры и морские течения.

Свое плавание на „Фраме“ и ледовый поход Нансен описал в замечательной книге „Фрам в полярном море“, переведенной на многие языки и известной у нас под названием „В стране льда и ночи“ или „Во мраке ночи и во льдах“. Эта книга считается одним из классических полярных описаний в мировой литературе.

Вернувшись из экспедиции на родину, Нансен в течение 15 лет не принимает участия в сколько-нибудь значительных новых полярных путешествиях и уходит почти целиком в научную и политическую работу. Он читает лекции по океанографии в университете Кристиании (ныне Осло) и выпускает ряд капитальных трудов, доставивших ему мировую известность уже не как полярного исследователя, а как ученого — профессора сначала зоологии, а потом океанографии. В 1905 году он принимает деятельное участие в борьбе за отделение Норвегии от Швеции и с 1906 по 1908 год работает в Лондоне на посту посланника первого самостоятельного норвежского правительства. В 1912 году он участвует в научной поездке на Шпицберген, а на следующий год, по приглашению норвежского

промышленника Лида, отправляется в плавание на пароходе „Коррект“ через Карское море в устье Енисея. Лид долгое время жил в России, бывал в Сибири и весьма интересовался идеей плавания морским путем в Енисей. Он повел усиленную пропаганду как среди русских промышленников, так и среди иностранцев и сумел убедить нескольких норвежских, английских и русских капиталистов организовать „Сибирское Общество“ для установления правильных пароходных рейсов между Европой и устьем Енисея.

Первая попытка в 1912 году окончилась неудачей. Зафрахтованный обществом норвежский пароход „Тулла“ в начале августа подошел к Югорскому Шару, но не мог войти из-за льдов в Карское море. Карские Ворота были тоже непроходимы. 27 августа „Тулла“ все-таки вошла в Карское море через Югорский шар, но не могла продвинуться дальше и потому через несколько дней вернулась в Норвегию. Для поддержания авторитета Общества Лид на следующий год решил сам пойти в плавание, а для придания большего веса своей экспедиции пригласил участвовать в ней Нансена в качестве специалиста. Любопытно отметить, что страховые общества не соглашались страховать зафрахтованный Лидом пароход „Коррект“, пока не узнали, что в плавание пойдет Нансен!

„Коррект“ подошел 9 августа к Карским Воротам и благополучно прошел в Карское море. Через три недели он уже подходил к Бреховским островам в устье Енисея. Оттуда Нансен отправился вверх по реке и после долгого и утомительного путешествия прибыл 25 сентября в Красноярск для дальнейшего следования во Владивосток (по приглашению Министерства путей сообщения). „Коррект“, выгрузив привезенные им товары и погрузив сибирские товары, 10 сентября двинулся в обратный путь, через шесть дней прошел Карские Ворота и в ночь на 20 сентября прибыл в Хоннингсвог в Северной Норвегии, не встретив в Карском море никаких препятствий со стороны льда и совершив плавание от устья Енисея до берегов Норвегии всего в десять дней.

Возможность безопасного плавания для коммерческих судов вдоль сибирского побережья была еще раз подтверждена, и только наступившая мировая война помешала осуществлению организации постоянных карских рейсов. Опыт, знания и авторитет Нансена очень способствовали успешному плаванию „Корректа“.

Во время войны и после войны Нансен выступает как политический деятель, сначала в качестве председателя норвежской делегации в Лиге Наций, а затем — представителя Норвегии в ней и уполномоченного по оказанию помощи пострадавшим от войны и ее последствий. В тяжелые 1921—1922 гг. Нансен ведет интенсивнейшую работу по оказанию помощи голодающим в разных странах, и в первую очередь в РСФСР. Всем памятна деятельность его на этом поприще, его работа в голодающем Поволжье. Нансен был одним из искренних западных друзей молодого пролетарского государства, помощь которому вызывала злобу у буржуазного общества. На родине Нансена консерваторы считали большевиком, а левые — консерватором. Он

был председателем норвежского буржуазного патриотического общества, впоследствии превратившегося в фашистскую организацию, и вместе с тем за свою помощь СССР был избран почетным членом Московского совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. Нансен несколько раз приезжал в СССР и был всегда желанным гостем Страны Советов.

В самые последние годы своей жизни Нансен живо интересовался идеей воздушного сообщения через полюс или через полярные области. Он предполагал возглавить полярную экспедицию на цеппелине, которая была организована международным обществом „Аэроарктик" и состоялась в 1931 году. Нансен был председателем этого общества с 1924 года. Академия Наук СССР давно отметила заслуги Нансена и избрала его в свои почетные члены.

ЭКСПЕДИЦИИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА И ПОИСКИ ФРАНКЛИНА

Северного полюса удалось достигнуть, не отдаваясь на волю ветров и течений, а упорно продвигаясь по льдам, раз за разом повторяя настойчивые попытки, пока они не увенчались успехом. Честь открытия северного полюса выпала на долю американца Роберта Пири, который водрузил 6 апреля 1909 года американский флаг на самой северной точке нашего полушария. К описанию путешествия Пири мы еще вернемся, а пока расскажем о ряде полярных экспедиций, совершенных со времени путешествия Коцебу вплоть до похода Пири к полюсу.

В 1816 году полярная зима была необычайно мягкая, и поступали известия, что льды уклонились от восточных берегов Гренландии, давая возможность китобоям доходить беспрепятственно до 80° с. ш. Это обстоятельство было признано весьма благоприятным для снаряжения экспедиций к северному полюсу, вследствие чего английское адмиралтейство отправило в полярные воды две экспедиции. Одна должна была сделать попытку пройти северо-западным проходом, другая — плыть прямо к полюсу и оттуда спуститься в Тихий океан через Берингов пролив. Во главе первой из них стоял Джон Росс-старший, другим же кораблем экспедиции командовал Уильям Парри, позднее прославившийся своими полярными путешествиями. Росс вышел в плавание в 1818 году и благополучно достиг пролива Ланкастера. Но неожиданно он отдал приказание — поворачивать обратно, не желая рисковать жизнью команды и целостью судна. Россу показалось, что пролив загораживает какая-то земля, и потому трудно ожидать существования здесь прохода. Это была роковая ошибка. Будущее показало, что пролив Ланкастера представляет достаточно удобств для плавания и является одним из главнейших участков столь долго искомого северо-западного прохода. По возвращении Росса в Англию он подвергся резким нападкам за свою нерешительность. Часть его же офицеров подала заявление, что Росс по небрежности и нерадению к службе не выполнил возложенных на него поручений. Началась оживленная газетная полемика, в результате которой на следующий год была послана новая экспедиция под начальством Парри.

Выйдя в море весной 1819 года, Парри встретил посредине Баффинова залива сплошные льды и смело прошел сквозь них. Борясь с бесчисленными затруднениями, корабли экспедиции — „Хекла“ и „Грайпер“ — достигли пролива Ланкастера, миновали тот пункт, где Росс повернул обратно, и вошли в неизвестные еще европейцам воды. У Парри было желание продолжать плавание этим путем в надежде, что он ведет в море, которое видели Мекензи и Херн, но льды помешали этому. Все же была пройдена добрая половина огромного расстояния между Баффиновым заливом и Тихим океаном. Пройдя за 110° з. д., Парри объявил команде, что экспедицией выиграна премия в 5000 фунтов стерлингов, назначенная в награду тому судну, которое первым дойдет до этого меридиана. Спустя несколько дней после описанного события перед Парри возникла дилемма. Надо было или возвращаться домой, или же оставаться на зимовку: сплошные льды поставили предел дальнейшему продвижению на запад. Парри решил зазимовать. Зимовка продолжалась девять месяцев, причем, невзирая на страшные холода и тяжелые условия существования, из состава экипажа был потерян всего лишь один человек. Парри собрал много ценных сведений о климате и метеорологии полярных стран, и его наблюдения принесли неисчислимую пользу последующим экспедициям. Интересно отметить, что за время зимовки там ни разу не наблюдалось такой низкой температуры, какая является обычной в более южных широтах у нашего северо-восточного побережья в Азии.

Только в августе следующего года экспедиция смогла тронуться снова в путь, но пройти за 113° 46′ 43″ з. д. ей не удалось. Льды снова помешали дальнейшему ее продвижению. Пришлось возвращаться в Англию. Обратный путь замечателен тем, что Парри от места поворота до пролива Ланкастера шел только 5 суток, между тем как то же расстояние вперед понадобилось итти 35 дней. В начале ноября 1820 года экспедиция благополучно прибыла в Лондон.

Парри был первым, кто добровольно остался на зимовку в полярных странах. При этом нужно сказать, что зимовка была организована изумительно разумно и рационально. А между тем Парри почти не обладал никаким опытом в этом отношении, и ему приходилось решать все мелочи самому, не черпая сведений из чужих наблюдений и переживаний. В светлое время года предпринималось много санных поездок, и Парри не боялся удаляться на большое расстояние от своего судна. До него же никто из исследователей не решался уходить с корабля в санную экспедицию с провиантом всего на несколько недель.

Выше уже сказано, что 1819 год был богат для России замечательными путешествиями. В этом году было отправлено три экспедиции: лейтенанта Лазарева к Новой Земле, капитана Беллингсгаузена к южному полюсу и капитана Васильева в дальневосточные воды. Об экспедиции Беллингсгаузена мы расскажем в свое время, экспедиция Лазарева нами уже упоминалась, и потому здесь мы остановимся вкратце только на плавании Васильева.

Прибыв в 1820 году на Камчатку, Васильев отправил капитан-лейтенанта Шишмарева на остров Уналашку с приказанием

описать берега Америки от залива Коцебу. Сам же он прошел в Берингов пролив и в течение целого месяца крейсировал в Ледовитом океане от мыса Лисбэрна до мыса Крузенштерна. Затем, перезимовав на Сандвичевых островах, Васильев в 1821 году вернулся в полярные воды, предполагая пройти вдоль северозападного берега и отыскать путь в Атлантический океан. Шишмарев же должен был итти к северо-восточным берегам Азии и попробовать войти в Северное море. Однако особых результатов оба плавания не дали, хотя Шишмарев доходил до мыса Сердце-Камень, а Васильев опять долгое время крейсировал у северо-западных берегов Америки. Но во всяком случае обе экспедиции сделали много ценных наблюдений. В том же году мичман Хромченко и Этолин определили положение американского берега к северу от мыса Ньюхэвн и описали на значительном протяжении реку Кускоквин и прилежащие к ней берега. Ими же определено было положение острова Нунивока, самого большого острова между берегами Азии и Америки. Вообще говоря, русское правительство в это время очень интересовалось исследованием Аляски и прилегающих к ней островов, и только отсутствие нужных средств и достаточного снаряжения помешало осуществлению этой задачи в должной степени. Но все же сделано было многое, и примитивность снаряжения не останавливала отважных исследователей. Некоторые из них совершали плавание к северу от Аляски в простых байдарках. Так, в 1818 и 1819 гг. ученик мореходства Устюгов и служащие Русско-американской компании Колмаков и Корсановский совершили на байдарках двукратное путешествие на север от острова Кадьяка, описав берега на значительном протяжении.



Уильям Парри

В том же 1819 году английское адмиралтейство отправило в сухопутную экспедицию капитана Франклина, впоследствии стяжавшего славу великого исследователя и погибшего в 1847 году. Франклин должен был исследовать Коппермайн-ривер — ту самую реку Медных рудников, по течению которой прошел Херн,— и берега Ледовитого океана. Путешествие Франклина продолжалось больше трех лет, и за это время были составлены замечательные карты северного побережья Америки. Но на долю экспедиции выпали невероятные страдания из-за холода, а главное голода, и большинство ее участников погибло: двое умерли от изнурения, пятеро замерзли в пути, двое были съедены одним из индейцев, спутников Франклина, один из офицеров убит этим

индейцем, и, наконец, сам этот убийца застрелен доктором, помощником Франклина. Лишения путешественников были так велики, что за дорогу они нередко питались ремнями, кусками кожи и сапогами. Однако перенесенные страдания не помешали Франклину через некоторое время предпринять новое путешествие в те же места, причем он не дошел до мыса Барроу 150 миль, т.-е. прошел настолько далеко к западу, что был уже почти у того места, куда доходил с востока Кук в свое плавание от Берингова пролива. Немного осталось сделать, чтобы сомкнуть цепь, связывающую по суше северо-западный проход!

Парри тоже предпринимал две новых экспедиции с целью пройти северо-западным проходом, но неблагоприятное состояние льдов помешало ему добиться решительных результатов. В 1827 году он пытался дойти до полюса от берегов Шпицбергена, взяв с собою лодку, поставленную на сани. В этой экспедиции принимал участие прославившийся позднее Джемс Росс. Пройти к полюсу, конечно, не удалось, потому что ледяные поля постоянно сносило к югу, как уже рассказано ранее, и Парри вернулся на Шпицберген, достигнув только 82° 45′ с. ш. Но все же он доходил севернее кого бы то ни было. Четвертое путешествие Парри было его последним. Здоровье его пошатнулось, и до самой своей смерти в 1855 году он уже не принимал больше участия в новых экспедициях. История по праву предоставила ему одно из первых мест в ряду полярных путешественников, так как по степени своей подготовки и достигнутым результатам экспедиции Парри являются совершенно исключительными для своего времени.

Блестящий успех Парри все эти годы смущал Росса, и он тщетно добивался от английского правительства снаряжения новой экспедиции на север, которая была бы поручена ему. Но адмиралтейство не сдавалось на убеждения, пока Россу не пришел на помощь богач Феликс Бут, на свои средства организовавший полярную экспедицию. Росс начал свое плавание в 1829 году и провел в путешествии почти пять лет. Опыт Парри показал ему, что пройти северо-западным проходом можно только при условии зимовок, и на этом Росс строил весь план своего путешествия. К сожалению, в это время — на заре пароходостроения — еще не было винтовых пароходов, и потому экспедиция отправилась в плавание на небольшом колесном пароходе „Виктория", совершенно неприспособленном по своей конструкции для плавания в полярных льдах.

Первый год прошел довольно благополучно, хотя паровая машина постоянно портилась и доставляла массу хлопот путешественникам. „Виктория" миновала пролив Ланкастера и, спустившись к югу в пролив Принца-регента, дошла до того места, где Парри во время третьего путешествия бросил свой корабль „Фьюри". Вся эта область была названа Боотией в честь Бута, снарядившего экспедицию Росса. Здесь исследователи провели во льдах одиннадцать месяцев. Лед не вскрылся даже в летнее время, и лишь 17 сентября „Виктория" оказалась на чистой воде, но, пройдя только три мили, судно опять застряло во льдах. Паровая машина, оказавшаяся не только бесполезной, но даже вредной, была снята и свезена на берег, где ее подарили

эскимосам. Трудно сказать, обрадовались ли такому подарку эскимосы, но экипаж „Виктории“ вздохнул с облегчением, избавившись от обузы и многих забот и хлопот! Наступила вторая зима, прошедшая в таких же приблизительно условиях, как и первая.

С наступлением весны были предприняты санные экспедиции, причем во время одной из них Джемсом Россом-младшим был открыт северный магнитный полюс. Это открытие имело чрезвычайно важное научное значение, как и наблюдения, произведенные Россом над земным магнетизмом. Впрочем, позднейшие исследования показали, что магнитный полюс постоянно меняет свое местоположение. Таким образом, Амундсену пришлось открывать его снова во время плавания на судне „Иоа“ северо-западным проходом.

В конце августа 1831 года после одиннадцатимесячной зимовки „Виктория“ вышла в море, но через месяц ей пришлось снова зазимовать, пройдя всего четыре мили. Между тем положение зимовщиков очень ухудшилось. Правда, провианта оставалось ёще на год, но часть команды уже была больна цынгой. Кроме того, темпы продвижения „Виктории“ (семь миль за два года!) не позволяли надеяться на скорое возвращение в Англию. Поэтому Росс решил бросить судно и, не дожидаясь лета, уже весной пуститься в путь, воспользовавшись лодками и провиантом, уцелевшими от гибели судна Парри „Фьюри“. После месяца невероятно тяжелого пути по льдам экспедиция добралась до места гибели „Фьюри“, где было найдено несколько лодок и прекрасно сохранившийся провиант. 1 августа Росс пустился в далекое плавание на лодках, но лишь к концу этого месяца путешественники достигли входа в пролив Барроу. Льды помешали дальнейшему продвижению, так что экспедиции пришлось вернуться к исходному пункту, где она и зазимовала в четвертый раз! Эта зимовка была необычайно тяжела, и часть команды „Виктории“ погибла от цынги. Настроение путешественников было донельзя угнетенным, ибо все понимали, что если им и на следующее лето не удастся освободиться от ледяных оков, то гибель всех до одного неминуема.

Наконец наступило долгожданное лето. Когда лед вскрылся, экспедиция тронулась в путь на лодке и, плывя то на веслах, то на парусах, вышла в открытое море из пролива Ланкастера. 28 августа вдали был замечен корабль, который скрылся, не обратив внимания на сигналы. Но через несколько часов показался второй корабль. Это была „Изабелла“, которой командовал Росс во время своей первой полярной экспедиции. „Изабелла“ увидела сигналы погибающих и поспешила к ним на помощь. Так закончилась многолетняя эпопея экспедиции Росса, давшей много ценных результатов и сделавшей ряд важных географических открытий. По возвращении домой Росс был осыпан почестями как полярный исследователь, не имеющий себе равных, и его превозносили даже те, кто раньше резко критиковал Росса за неудачу его первой экспедиции.

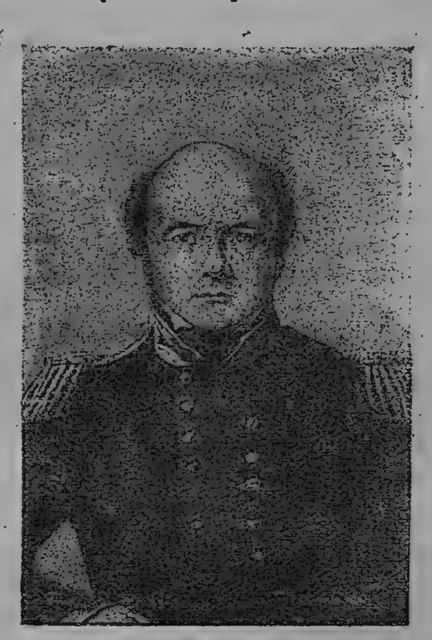
Долгое отсутствие Росса возбудило в Англии серьезные опасения за его судьбу, и на поиски его сухим путем был послан капитан Бак, бывший спутником Франклина во время его зна-

менитых сухопутных путешествий. Бак должен был обследовать берега Полярного моря от устья Большой Рыбьей реки, где еще ни разу не ступала нога европейца, и постараться найти следы погибших. Но весной 1834 года до Бака дошло известие о том, что Росс благополучно вернулся в Англию, после чего ему не оставалось делать ничего иного, кроме исследования течения Большой Рыбьей реки. Эту задачу Бак блестяще выполнил и после четырехмесячного трудного и опасного путешествия вернулся к своему исходному пункту. Исследованная им река впоследствии была названа рекою Бака.

Если ранние плавания северо-западным проходом совершались в надежде найти кратчайший путь в Индию и Китай, то для исследователей XIX века решение этого вопроса, столь таинственного и загадочного, превратилось в самоцель. Никто уже не думал, что в приполярных областях можно найти короткий и удобный путь на восток, но великодержавная политика Англии, интересы науки, а в известной степени и легкий налет романтики, которая столько лет окружала тайну северо-западного прохода, опять вызвали к жизни новую экспедицию. Это была знаменитая экспедиция Франклина. Она открыла собою новую эпоху в истории полярных путешествий не только потому, что ее задачи были очень широки, но еще и потому, что на поиски ее разными государствами было отправлено свыше 50 больших экспедиций, произведших огромную работу и собравших ценнейшие материалы по изучению географии полярных и приполярных стран. Командование экспедицией сперва было поручено капитану Крозье, но незадолго до ее отплытия в Лондон прибыл уже 60-летний старик Франклин. Он записался в экспедицию добровольцем, но был признан слишком старым. Однако Парри, Росс и другие выдающиеся полярные путешественники поддержали перед правительством ходатайство Франклина, и он был назначен начальником вместо Крозье. Экспедиция в составе двух кораблей „Эребуса“ и „Террора“ вышла в море в мае 1845 года с командой в 129 человек: Франклину было дано задание — войти в Дэвисов пролив, перегрузить там снаряжение с сопровождавшего экспедицию вспомогательного судна и, отпустив его в Англию, итти дальше на запад через Баффинов залив, затем войти в пролив Ланкастера, оттуда пройти в пролив Барроу и следовать по пути Парри на запад, мимо острова Мельвиля в полярное море. Решив таким образом одним махом вопрос о плавании северо-западным проходом, инструкция предлагала далее Франклину итти в Берингов пролив и вернуться в Англию через Сандвичевы острова. Отклоняться от намеченного маршрута с целью исследования областей к северо-западу, если бы путь туда был свободен, Франклину не разрешалось. Запасов провианта было взято с собою на 5 лет, а при уменьшенных пайках — на 7 лет. К сожалению, значительная часть провианта оказалась недоброкачественной, и ее пришлось выбросить за борт. На обоих кораблях были поставлены паровые двигатели очень небольшой мощности.

Суда Франклина в последний раз видел один китобой в июле 1845 года в устье пролива Ланкастера. С тех пор всякая связь экспедиции с внешним миром порвалась. Возвращения Фран-

клина ожидали не позже конца 1847 года, но и этот год прошел без всяких известий о судьбе экспедиции. В 1848 году английское правительство отправило три экспедиции на поиски Франклина: одну — сухопутную под начальством Ричардсона и Рэ, другую — через Берингов пролив и третью — под начальством Джемса Росса — по пути Парри, которым обязательно должен был бы следовать Франклин. Однако все эти экспедиции не нашли никаких следов пропавших и вернулись в Англию. К началу 1850 года все надежды отыскать Франклина и его спутников живыми после пяти полярных зимовок, казалось, были уже совершенно неосуществимы. Все же было решено продолжать во что бы то ни стало поиски, и в 1850 году целых 14 кораблей отправились обыскивать все уголки полярных областей, причем во время одного такого плавания капитан Омманэй нашел первые следы Франклина. В 1852 и 1853 гг. на север отправились новые экспедиции, но ни одна из них не отыскала Франклина. Участь знаменитого путешественника и его спутников в течение нескольких лет занимала все умы и не только в Англии; но, конечно, впереди всех в организации экспедиции на поиски Франклина шла Англия. Правительство восстановило премию в 20 000 фунтов стерлингов, отмененную в 1828 году, когда исследование северо-западного прохода было сочтено делом безнадежным. Кроме того, было объявлено вознаграждение в 100 гиней за всякое точное известие об экспедиции Франклина. Жена его, лэди Франклин, пообещала от себя 5000 фунтов в награду тому, кто найдет пропавших. Сам Джон Росс, уже 73-летний старик, тоже пошел в плавание на поиски Франклина во главе спасательной экспедиции на судне „Феликс". Но у нас нет никакой возможности описывать все эти экспедиции, которых было, как мы уже упоминали, свыше 50, и на которые ушли десятки миллионов рублей золотом. Замечательно, что Франклина искали всюду, кроме той области, где он находился: у мыса Боотии и мыса Тэрнагэйн. Мы расскажем здесь кратко лишь о том, что удалось узнать об участи экспедиции Франклина.



Джон Франклин

Первую зиму Франклин провел у острова Бичи. Весной 1846 года, когда льды вскрылись, он пытался выйти на открытую воду через пролив Пиля, но встретил непроходимые сплошные льды. Тогда экспедиция пошла вдоль кромки льдов, боясь, что Землю короля Уильяма не удастся обойти стороной. Это была ошибка, так как Земля короля Уильяма представляет собою остров. На 70° с. ш. и 98° 23′ з. д. от Гринича суда Франклина

оказались затертыми льдами. Зимовка прошла в очень тяжелых условиях. Весной предпринимались санные поездки, и во время одной из них был сооружен у мыса Виктории знак и оставлена записка с сообщением о ходе экспедиции.

В июне 1847 года Франклин умер, и командование перешло к Крозье. С наступлением лета льды двинулись к югу, но все-таки судам не удалось освободиться от них. Настала вторая ужаснейшая зимовка. Недоброкачественный провиант вырывал из рядов экипажа одну жертву за другой, и за зиму погибло 9 офицеров и 12 человек команды. На следующую весну Крозье решил пробраться к устью Большой Рыбьей реки и спасаться сухим путем. Но провианта оставалось всего на 40 дней, а сани были перегружены массой совершенно ненужных в дороге вещей, поэтому экспедиция продвигалась вперед с огромными трудностями, страдая от голода и лишений. Кроме того, среди команды было много больных, что, естественно, очень мешало походу. У мыса Виктории, где за год перед тем уже было оставлено одно письменное сообщение, Крозье оставил новый рапорт такого содержания: „25 апреля 1848 г. Корабли его величества „Террор" и „Эребус" оставлены 22 апреля в 15 морских милях к северо-западу от этого места, после того как их затерло льдами с 12 сентября 1846 года. Офицеры и команда, всего в количестве 105 человек, под начальством капитана Крозье вышли на берег здесь под 69° 37′ 42″ и 98° 4′ з. д. Сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 года и общее число умерших до настоящего времени 9 офицеров и 15 человек команды. Крозье, капитан и старший офицер, Джемс Фитцджемс, капитан „Эребуса". Ниже приписано: „И уходим завтра 26 к Рыбьей реке Бака".

Это единственный документ, дошедший до нас от экспедиции Франклина. Оставив его под кучей камней, несчастные измученные люди поплелись дальше; по сведениям, полученным от эскимосов, часть из них добралась до материка, где они и погибли один за другим. Доктор Рэ, совершавший путешествие по суше, встретил в 50-х годах эскимосов, у которых были разные вещи, принадлежавшие Франклину и его спутникам. Эскимосы рассказывали ему, что весной 1850 года (?) они видели около Земли короля Уильяма 40 человек белых, тащивших по льду сани с лодкой. Спустя несколько месяцев на побережье материка было найдено 30 трупов и 5 трупов на одном из близлежащих островов. Все тела были якобы очень обезображены. Из этого Рэ заключил, что несчастные питались телами умерших товарищей. Рэ купил у эскимосов несколько вещей, причем на одной из них — круглом серебряном блюде — была надпись: „Сэр Джон Франклин". Таким образом можно думать, что сведения, сообщенные эскимосами Рэ, были довольно правдоподобны. Позднее в этих же областях было найдено много следов экспедиции Франклина, разные вещи европейского происхождения и, наконец, упоминавшееся выше сообщение капитана Крозье. Далее, в заливе Эребуса нашли два скелета среди обломков лодки, стоявшей на санях. В лодке лежали сумки, оружие, патроны и несколько серебряных вилок и ложек с гербом Франклина. Там же оказалось около 15 кг шоколада и чая, но никаких других питательных веществ не обнаружено.

Никаких сомнений в судьбе экспедиции больше не оставалось: все ее участники погибли в ледяной пустыне!

Было признано, что Франклину следует приписать честь открытия северо-западного прохода, хотя часть его он в свое время и прошел только сухим путем. Поэтому на торжественном заседании Географического общества в Лондоне вдове погибшего исследователя была вручена большая золотая медаль. Дальнейшие розыски следов экспедиции все же продолжались и позднее, и судьба ее была полностью освещена лишь после путешествия американца Фредерика Шватки, который привез в Европу уцелевшие остатки судовых журналов и других документов, купленные им у эскимосов, отдавших эти ценнейшие материалы своим детям для игры.

Совсем недавно канадский исследователь Бэруош, возвращаясь на аэроплане с северного магнитного полюса, обнаружил на Земле короля Уильяма два лагеря экспедиции Франклина, причем ему удалось найти несколько скелетов и кое-какие предметы снаряжения.

Многие экспедиции, отправлявшиеся на поиски Франклина, произвели колоссальную работу, сделали ряд ценнейших открытий и исследований, и потому мы попутно опишем некоторые из них. В 1850 году в плавание вышло, как мы упоминали, 14 английских и американских кораблей, обследовавших на огромном протяжении северные воды Америки.

Одна из американских экспедиций, снаряженная Гринеллем и едва не погибшая в свою очередь во льдах, вынесла из своего плавания опрометчивое заключение, что животный мир в полярных областях становится все богаче по мере продвижения к северу. Это мнение сыграло самую роковую роль для многих последующих экспедиций.

В том же 1850 году отправились в плавание два судна под командой Коллинсона и Мак-Клюра. В течение двух лет о них не было никаких известий, и потому английское правительство послало на поиски их новую экспедицию из четырех судов под начальством Эдуарда Белчера. Вообще весь этот период времени занят рядом полярных экспедиций, причем чуть ли не каждая последующая отправлялась на север разыскивать предыдущую. Коллинсон и Мак-Клюр должны были обогнуть мыс Горн и проникнуть в Ледовитый океан с востока через Берингов пролив.

По пути суда экспедиции разошлись, и „Инвестигэйтор" Мак-Клюра пришел первым в Берингов пролив. Оттуда он направился к востоку северо-западным проходом, пытаясь дойти до острова Мельвиля, куда доходил в 1819 году с востока Парри. Не дойдя всего лишь 50 км до выхода из пролива принца Уэльского, Мак-Клюр попал во льды и вынужден был провести здесь зиму. Во время зимовки совершались частые санные поездки, и в октябре 1850 года Мак-Клюр открыл, что пролив принца Уэльского выходит в широкий пролив Мельвиля. Таким образом северо-западный проход был найден, и вековая загадка разъяснилась. Однако понадобилось еще 60 лет для того, чтобы этим проходом смогло пройти одно судно без перерыва. То была „Иоа" Руала Амундсена.

Коллинсон, отставший от товарища, несмотря на большую быстроходность своего судна, не решился итти в Берингов пролив из-за позднего времени и предпочел перезимовать на Сандвичевых островах. На следующий год он прошел по следам Мак-Клюра до пролива принца Уэльского, где и остался на зимовку, не зная о судьбе „Инвестигэйтора". В 1852 году ему удалось пройти вдоль американского побережья до пролива Виктории, ведущего в пролив Пиля, а оттуда в пролив Барроу. Поэтому можно сказать, что и Коллинсон нашел верную дорогу, ведущую на восток. Но он не рискнул итти дальше и через Берингов пролив вернулся в Англию.

Тем временем Мак-Клюр провел еще две зимы во льдах, причем положение зимовщиков стало угрожающим, а состояние здоровья команды из-за цынги и скудного питания настолько ухудшилось, что недалек уже был час общей гибели. В сентябре 1852 года начальник экспедиции предложил отправить весной 30 человек, наиболее больных и слабых, частью на юг, частью на восток, всем же прочим оставаться на корабле, пока тот держится наплаву. Все согласились с таким предложением. Но спасение пришло совершенно неожиданно и притом оттуда, откуда его никто не ожидал. Еще в 1851 году Мак-Клюр во время своей санной поездки на остров Мельвиля нашел там донесение Мак-Клинтока, одного из офицеров экспедиции Джемса Росса, ушедшей в 1848 году на поиски Франклина. Мак-Клюр тоже оставил там сообщение о своих открытиях и указал место своего пребывания. Спустя год, два корабля экспедиции Белчера, о которой мы упоминали выше, прибыли в эти воды с востока, и тот же Мак-Клинток, успевший уже побывать в Англии, а теперь бывший капитаном одного из судов, снова дошел до острова Мельвиля. Капитан Келлет, командовавший обоими судами, выслал часть своих людей на разведку, и одна из таких разведочных партий нашла на острове Мельвиля сообщение, оставленное там перед тем Мак-Клюром. Итти ему на помощь было уже трудно из-за позднего времени, и Келлет решил выручать его весной 1853 года, что и было осуществлено. Небольшой отряд отыскал „Инвестигэйтора" как раз в тот день, когда по плану Мак-Клюра его больные и слабые спутники должны были покинуть судно. В результате вся команда „Инвестигэйтора" перешла на суда Келлета, хотя Мак-Клюр собирался остаться на своем корабле с несколькими добровольцами. Только вмешательство судового врача, нашедшего, что почти все участники экспедиции настолько расстроили свое здоровье, что дальнейшее пребывание их на „Инвестигэйторе" грозит гибелью, заставило Мак-Клюра отказаться от своего плана. Впрочем, суда Келлета тоже были покинуты в 1854 году, но все же участники обеих экспедиций осенью 1854 года благополучно добрались до Англии, где были восторженно встречены. Мак-Клюру и его спутникам была выдана половина обещанной награды — 10 000 фунтов, так как было признано, что Франклин уже открыл северо-западный проход.

Подтверждено это было новой экспедицией Мак-Клинтока, вернувшейся в Англию в 1859 году после нескольких тяжелых зимовок.

ПЛАВАНИЕ АМУНДСЕНА НА СУДНЕ „ЙОА“

После открытий Мак-Клюра и Коллинсона никто ни разу не пользовался их путями, не имеющими никакого практического значения для мореплавания из-за встречаемых трудностей и непостоянства погоды и льдов. Интересно отметить, что корабль Келлета „Резолют“, оставленный командой во льдах, был встречен позднее в Дэвисовом проливе в совершенно целом виде. Его несло сильным течением, идущим с запада через пролив Барроу.

На долгие годы в исследовании северо-западного прохода и относящихся к нему областей наступает перерыв. Ряд экспедиций совершал плавания в северные воды с целью достижения полюса через пролив Смита у западных берегов Гренландии, но в водах северо-западного прохода бывали только промышленники. Летом в 1903 году возникает новая экспедиция, поставившая себе целью пройти северо-западным путем от океана до океана. Норвежец Руал Амундсен, побывавший позднее на обоих полюсах, решил осуществить свою давнишнюю мечту и занять место рядом с Нансеном, героем своих юношеских лет. Мысль об экспедиции для открытия северо-западного прохода впервые явилась у Амундсена в день чествования Нансена по возвращении последнего из путешествия на лыжах по Гренландии. Долго и тщательно готовился Амундсен к своему путешествию. В первое свое плавание он пошел в 1894 году, а затем в 1897—1899 гг. участвовал в бельгийской антарктической экспедиции на судне „Бельгика“, где, между прочим, его сотоварищем был известный доктор Кук, претендент на открытие северного полюса. Собрав — правда, с огромным трудом — необходимые средства, Амундсен приобрел небольшое моторное судно „Йоа“ и тайком от кредиторов, собиравшихся наложить арест на судно, вышел в ночь с 16 на 17 июня 1903 года из тогдашней Христиании вместе со своими шестью товарищами. Изучив описание всех экспедиций в северные американские воды, Амундсен использовал опыт своих предшественников и внес в него некоторые поправки. Он понял, что для плавания по трудному и почти неизвестному фарватеру, в лабиринте бесчисленных мелких проливов, нужно маленькое мелко сидящее судно. „Йоа“ имела всего лишь 47 тонн водоизмещения и, несмотря на свой почтенный возраст — тридцать лет,— обладала достаточными мореходными качествами. 13,4-сильный мотор должен был приходить на помощь парусам или совсем их заменять, а кроме того его услугами пользовались для подъема парусов и в качестве источника силы вообще. В области полярных исследований мотор внутреннего сгорания был применен впервые. Позднее Амундсен в широких размерах использовал это новое достижение техники.

Кроме плавания северо-западным проходом, Амундсена интересовало еще и определение местонахождения северного магнитного полюса, которого после открытия Джемса Росса никто еще не проверял. Подобно всем своим предшественникам, шедшим с востока на запад, Амундсен выбрал путь через пролив Ланкастера. На острове Бичи были найдены в неповрежденном

виде могилы участников экспедиции Франклина и памятная доска. „Йоа“ остановилась на зимовку у Земли короля Уильяма, где и провела 23 месяца! Морозы стояли ужасные, температура опускалась до —61,7° Ц. Все это время экспедиция занималась магнитными наблюдениями и разными исследованиями. Магнитный полюс был найден южнее, чем это предполагалось. Количество собранного материала было настолько велико, что обработка его заняла свыше 20 лет. Никогда еще наука не получала таких обширных наблюдений над явлениями у северного магнитного полюса.

„Йоа“ покинула место своей зимовки в августе 1905 года и направилась в пролив Симпсона, названный так в честь исследователя, описавшего в 1837 году американское побережье от крайней западной точки, достигнутой Франклином, до мыса Барроу. В продолжение трех недель „Йоа“ плыла на запад по незнакомому фарватеру, где однажды под килем судна был всего один дюйм свободной воды. Наконец путешественники увидели вдали парус. Это была минута торжества и восторга! Северо-западный проход был пройден. Там, где мог пройти глубоко сидящий в воде китобой, конечно, свободно могла пройти и маленькая „Йоа“. Ведь китобой мог попасть в эти воды только с „запада“ через Берингов пролив.

Амундсен думал, что его экспедиция уже заканчивается благополучно, но понадобился еще целый год, чтобы завершить плавание. Льды надвигались все больше и больше, и скоро „Йоа“ опять остановилась на зимовку. В нескольких милях от нее зимовали промысловые суда, так что норвежцы не могли пожаловаться на „отсутствие общества“. Амундсен решил использовать вынужденную задержку и пройти сушей к какой-нибудь телеграфной станции, чтобы поведать миру о своем великом открытии. Но денег у него не было, и он не знал, как ему организовать такое путешествие. К счастью для него, капитан одного из зимовавших китобойных судов решил отправиться в Сан-Франциско для снаряжения нового промыслового судна. У капитана были деньги, но он был неэнергичен и не знал, как ему осуществить свой план. У Амундсена же был избыток энергии и опыт, необходимый для такого трудного и далекого путешествия. В результате капитан отправился вместе с Амундсеном, причем капитан ехал на санях, Амундсен же бежал впереди на лыжах, управляя санной упряжкой. Капитан, как настоящий владелец капиталистического предприятия, эксплоатировал энергичного норвежца и держал его впроголодь. В конце концов Амундсен потребовал улучшения питания, пригрозив бросить капитана одного с собаками в снежной пустыне на произвол судьбы. Капитан досмерти перепугался и согласился удовлетворить все требования Амундсена, который хотел только, чтобы его кормили три раза в день и притом досыта. 5 декабря путники прибыли в Форт Эгберт, пройдя за шесть недель 700 км при морозе, достигавшем иногда —50° Ц.

В феврале 1906 года Амундсен отправился в обратный путь, причем на этот раз путешествие не доставило ему ничего, „кроме чистейшего удовольствия“, как он пишет. Лед вскрылся в июле, и „Йоа“ без труда дошла до мыса Барроу. Отсюда

она направилась через Берингов пролив в Сан-Франциско, куда прибыла в октябре того же года. Амундсен подарил на память городу „Йоа“, и с тех пор маленькое героическое суденышко стоит там в парке Золотых Ворот.

Свой успех Амундсен приписывает правильному выбору направления. Вместо того, чтобы итти к западу от северной оконечности Боотии-Феликс, как делали его предшественники, обманутые кажущимся свободным ото льдов пространством, Амундсен спустился к югу вдоль западных берегов Боотии до самой южной точки на Земле короля Уильяма и уже оттуда пошел на запад, держась как можно ближе к берегу. Между прочим, описывая свое путешествие на „Йоа“, Амундсен сообщает, что в той местности, где погиб от голода Франклин, норвежцы видели много дичи и рыбы. Кроме ценных географических и магнитных работ, экспедиция Амундсена сделала также очень важные наблюдения, касающиеся образа жизни и культуры эскимосов.

ЭКСПЕДИЦИИ XIX И XX ВЕКОВ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ И ДОСТИЖЕНИЕ ЕГО

Вернемся к рассмотрению тех экспедиций, которые пытались пройти к северному полюсу вдоль западных берегов Гренландии через пролив Смита.

В начале 50-х годов прошлого столетия дальнейшие поиски Франклина стали считаться уже напрасными. Но все же американское правительство направило в 1853 году в северные воды экспедицию под начальством доктора Кэйна с заданием— обследовать эту область в целях отыскания следов Франклина и его спутников. Нужно сказать, что со времени путешествий Парри существовала довольно распространенная теория о влиянии одного из рукавов Гольфстрима на климат далеких северных областей. Доктор Кэйн был одним из сторонников этой теории и энергично защищал тот взгляд, что за опасным поясом пловучих льдов лежит полярный бассейн, свободный для плавания. Поэтому он намеревался войти в пролив Смита, находящийся в северной части Баффинова залива, и проникнуть в предполагаемое свободное море. Пока в этой области был только капитан Инглфилд в 1852 году.

Кэйн вышел в плавание на бриге „Эдванс“ и при входе в залив Смита сперва действительно встретил открытую воду, но потом его остановили непроходимые льды. На широте 78° 37′ „Эдванс“ затерло льдами, и судно застряло в них навсегда. Экспедиция вынуждена была провести в этих высоких широтах две зимовки в условиях самых ужасных лишений и страданий. Еще никто до Кэйна не зимовал под такой широтой, если не считать зимовщиков на Шпицбергене, где климат гораздо мягче. Отапливаться приходилось частями самого корабля, а пропитание часто всецело зависело от удачной охоты. Конечно, ожидаемого богатства животной жизни здесь не оказалось. Холода стояли такие, что замерзал хлороформ, а хлористый эфир превращался в твердое тело. Несмотря на все это, Кэйн сам предпринимал санные поездки и посылал в них своих людей. Таким

образом была довольно подробно исследована одна из самых северных областей земного шара. В июне 1854 года экспедиция достигла 80° 40′ с. ш., т.-е. была в 970 км от полюса. По странной случайности море оказалось здесь совершенно чистым ото льдов. На следующее лето Кэйн покинул корабль и после 83-дневного тяжелого плавания в лодках вдоль берегов Гренландии достиг датской колонии Упернивик.

Через несколько лет в те же воды отправилась экспедиция Исаака Хейса, участвовавшего в путешествии Кэйна и разделявшего его мнение об открытом море на крайнем севере. Хейс в общих чертах повторил кэйновскую экспедицию и прошел к полюсу до 82° 30′.

Десять лет спустя была сделана новая попытка достижения северного полюса через пролив Смита. Во главе этой экспедиции стоял Чарльз Холл, долгое время живший среди эскимосов и хорошо знакомый с условиями исследования в полярных областях. Через пролив Смита Холл прошел до 82° 36′ с. ш., оставив уже за собой место зимовки Хэйса, но еще не встречая непроходимых льдов. Открытая вода виднелась на северо-востоке даже после того, как судно экспедиции „Полярис" оказалось во льдах. Холл собирался продолжать плавание, но его офицеры настаивали на возвращении. Однако до возвращения было еще очень далеко. „Полярис" вынужден был зазимовать, причем среди зимы лед неожиданно вскрылся, и судно экспедиции едва не унесло в море. Осенью 1871 года Холл умер. Об его смерти ходили самые разнообразные слухи. Отношения между ним и его спутниками были очень неприязненными, так что не исключена возможность его насильственной смерти.

После смерти Холла дисциплина быстро упала, и начались раздоры. Впрочем, это не помешало организации многих санных экспедиций, во время которых были сделаны интересные наблюдения. И на этот раз было отмечено, что климат здесь мягче, чем во многих более южных областях. Самая низкая температура доходила всего до —44° Ц. Уже в июне местность была свободна от снега. Пробивалась довольно значительная растительность, и попадалось много представителей животного мира, в особенности тюленей. Участники экспедиции убили двадцать шесть мускусных быков. В августе 1873 года „Полярис" направился к югу, но через две недели был снова остановлен льдами.

Два месяца спустя давление льдов выперло судно вверх, вследствие чего пришлось спешно переносить на лед провиант и снаряжение на случай, если бы пришлось покинуть „Полярис". Ночью лед треснул, и часть экипажа осталась на обломках льдины, судно же плавно соскользнуло в воду и исчезло в ночной темноте. На утро оказалось, что налицо 19 человек, в том числе пятеро детей (в экспедиции участвовало несколько семейств эскимосов). Спасшиеся собрались на одной льдине, куда были перенесены все уцелевшее имущество и провиант. К счастью, последнего было не так уж мало, да и потом путешественникам удалось настрелять медведей, песцов и тюленей и таким образом пополнить свои запасы. На этой-то льдине пришлось провести зимовку, а затем то в лодке, то на новых льдинах

пройти по воле волн и течений расстояние от 77° 35′ с. ш., где исчез „Полярис“, до 53° 35′ с. ш., где путешественники были спасены. Это совершенно исключительное в истории морских путешествий плавание продолжалось с 16 октября 1873 года по 30 апреля 1874 года. Любопытно, что оставшаяся на борту „Поляриса“ команда перезимовала при входе в пролив Смита неподалеку от того места, где экспедиция так неожиданно разделилась, а затем, подарив судно эскимосам, добралась до мыса Йорк на самодельных плоскодонных лодках. За три года перед тем, столь же продолжительное, но менее богатое приключениями плавание на льдинах пережила команда немецкого парохода „Ганза“. Экспедиция Холла значительно пополнила наши сведения о географии этих областей и установила, что Земля Гринелля не имеет связи с Гренландией. Кроме того, наблюдения врача экспедиции Бессельса над приливами и отливами показали, что на севере существует открытое полярное море, если только под этим не понимать моря, по которому возможно судоходство.

В середине 70-х годов Англия опять возобновила полярные исследования. В плавание были отправлены в 1875 году два судна — „Алерт“ и „Дисковери“, которым было дано задание подняться через пролив Смита до 81° или 82° с. ш. и затем одному судну остаться там на зимовку, другому же пробиваться дальше к полюсу. Инструкция предлагала экспедиции также „содействовать науке и познанию природы“. Экспедиция, во главе которой стоял капитан Нэрс, прошла севернее всех бывших в этих областях до нее, достигнув 83° 20′ 26″ с. ш. При этом было установлено, что севернее 82° 50′ с. ш. прекращается всякая животная жизнь, а за пределами 81° 52′ нет никаких следов эскимосов. Открытого полярного моря не было обнаружено, а полюс не мог быть достигнут при существовавшей тогда довольно низкой технике санных путешествий.

Недостаточные результаты всех этих экспедиций привели к тому, что методы полярных исследований подверглись коренному пересмотру. Инициатором этого был Вейпрехт, известный потом своим плаванием на „Тегетгофе“ и открытием Земли Франца-Иосифа. Он предложил заменить рекордную „погоню за полюсами“ систематическими и постоянными исследованиями, производимыми с постоянных полярных станций, которые попутно могли бы заниматься вопросами земного магнетизма, климатологией, метеорологией и т. п. Идея эта встретила большую поддержку в научных кругах, и 11 государств взяли на себя обязательство содержать 15 таких станций: 13 в северном полушарии и 2—в южном.

Все эти станции работали по определенной программе, выработанной на трех международных полярных конференциях, пришедших к решению производить раз в пятьдесят лет обширные и систематические работы в области, главным образом, метеорологии и геомагнитных наблюдений. Но некоторые страны включили в свою программу и другие задачи—по гидрологии, гидробиологии, геологии, зоологии, ботанике и пр. Началом Первого Международного полярного года был объявлен август 1882 года. Россия тоже приняла участие в международной

работе, организовав две станции. Все полярные станции приступили к работе, связавшись с 34 другими научными станциями, расположенными за пределами полярных областей. Но деятельность их не дала особо блестящих результатов за отсутствием достаточных научных сил, да и собранные материалы до сих пор еще не совсем обработаны.

Между прочим идея Вейпрехта вызвала к жизни и экспедицию американца Грили, посланного в 1881 году на судне „Протеус" для организации научной станции у канала Робсона на крайнем севере между Землей Гранта и Землей Холла на побережье Гренландии. Экспедиция Грили прошла в такой трагической обстановке, что ее нужно отнести к числу самых несчастных полярных путешествий. Начальник ее — бывший кавалерист — не обладал опытом в мореплавании, а большинство его спутников тоже являлись новичками в области арктических исследований. Достигнув 81°44′ с. ш., Грили высадился на берег и построил обсерваторию, названную им „Форт Конгер". „Протеус" был отослан обратно, и за зимовщиками должно было притти другое судно. Провианта у экспедиции имелось на два года. Первая зима прошла в различных наблюдениях и санных поездках, во время которых были достигнуты очень высокие широты. Но до осени 1883 года ни одному судну не удалось пробиться сквозь льды пролива Смита, и помощь Грили не могла притти во-время. Тогда он решил оставить Форт Конгер и пройти на юг. По дороге было найдено несколько складов, оставленных прежними экспедициями, но содержавшиеся там запасы были слишком незначительны, чтобы облегчить страдания путешественников, уже выбившихся из сил. У мыса Сэбин Грили вынужден был остановиться, и здесь разыгрались потрясающие сцены. Запасы пищи пришли к концу, и участники экспедиции погибали один за другим. С наступлением лета несчастные перебрались в палатку, но все уже были в таком состоянии, что о продолжении путешествия не могло быть и речи. Под самый конец Грили и его спутники питались только горячей водой и вареными кусками спального мешка. Но помощь была близка. Обеспокоенное долгим отсутствием всяких вестей о Грили и тем, что вспомогательные суда не могли до него добраться, американское правительство, при содействии Англии, организовало большую спасательную экспедицию, и начальник ее капитан Шлэй нашел на одном островке сообщение Грили о местонахождении лагеря несчастных исследователей. Это сообщение было помечено 21 октября 1883 года и гласило, что запасов провианта хватит только на семь месяцев. Между тем прошло уже восемь месяцев, и потому надежда застать когολибо из участников в живых была ничтожно мала. Все же на поиски была отправлена небольшая партия под начальством лейтенанта Колуэля. Исчерпав все средства, Колуэль уже собирался возвращаться, как вдруг заметил неподалеку на вершине скалы человека. Это был самый крепкий из спутников Грили, посланный им на разведки и трижды в полном отчаянии покидавший свой наблюдательный пост. Спасение явилось в самый последний момент. Участники экспедиции уже умирали и почти не реагировали на все то, что с ними делали, чтобы вернуть

их к жизни. Последнее время запасы их пищи состояли из ремней от собачьих постромок, и этот провиант охранялся так строго, что один из участников экспедиции был расстрелян за кражу нескольких кусочков ремня.[1]

С экспедицией Грили на 25 лет прекращаются путешествия к полюсу через пролив Смита и к северному побережью Гренландии. Возобновляются они в конце XIX века и в начале XX, когда на сцену выступают такие исследователи, как Пири, Свердруп и Кнуд Расмуссен.

Пири родился в 1856 году и еще в молодости заинтересовался полярными исследованиями. Первое свое путешествие



Роберт Пири

(через гренландский ледниковый покров) он предпринял в 1886 году, явившись таким орбазом предшественником Нансена, но не мог довести своего плана до конца. Зато позднее (в 1892 году) он повторил поход Нансена, избрав еще более северный путь, и пересек Гренландию в очень высоких широтах с запада на восток, от залива Мак-Кормика на северо-западном берегу до залива Независимости в северо-восточной части острова. В это путешествие, для осуществления которого Пири должен был перезимовать в Гренландии, он отправился после тяжелой и долгой болезни (перелом обеих ног), что не помешало ему благополучно одолеть 2400 км очень трудного пути (в оба конца). Нансен же прошел всего 556 км.

[1] Интересно отметить, что Грили дожил до глубокой старости и умер только в 1935 году. Во время проезда О. Ю. Шмидта через Америку Грили приветствовал в Нью Йорке славного начальника челюскинцев.

В 1893—1894 гг. Пири вторично зимует в северо-западной Гренландии, взяв с собой в экспедицию жену. Там у супругов родилась дочь. Выйдя в поход весной 1894 года, Пири вынужден был вернуться из-за неблагоприятных условий погоды, покрыв только четвертую часть маршрута 1892 года и потеряв собак. Оставшись в Гренландии еще на одну зиму, Пири на следующий год снова пересекает гренландский ледниковый покров, приблизительно по маршруту 1892 года, т.-е. доходит до залива Независимости, но из-за недостатка провианта не успевает предпринять задуманное обследование северо-восточных берегов острова. В эту свою экспедицию Пири, подобно Нансену (и почти одновременно с ним), обращает в пищу ездовых собак, тянувших его сани на пути вперед. После еще одной поездки в Гренландию в 1896 году Пири всю свою энергию сосредоточивает на плане достижения северного полюса и делает этот план целью своей жизни. Все его гренландские экспедиции были, в сущности, лишь подготовительной работой для решения главного задания, на что он потратил 23 года, проведя 12 лет среди льдов и предприняв восемь экспедиций в Арктику. Недаром Пири считается одним из самых упорных и непреклонных людей, которых когда-либо знала история полярных исследований. Его экспедиции преследовали исключительно удовлетворение личного и национального честолюбия. Все внимание Пири сосредоточивалось на северном полюсе, и потому он почти не занимался научно-исследовательской работой. Проведя столько лет среди различных эскимосских племен, он „просмотрел“ ценность этнографических материалов и хотя и написал много очень интересного об эскимосах, но судил о них лишь с точки зрения необходимой в путешествиях подсобной рабочей силы.

Спортивно-рекордсменские стремления Пири встретили большую поддержку среди американских капиталистов, и он, в противоположность многим полярным исследователям, никогда не нуждался в средствах для своих экспедиций. Все „северно-полярные“ путешествия Пири финансировались „Арктическим клубом“ его имени.

Первая экспедиция Пири к северному полюсу состоялась в 1898—1899 гг. Выйдя в плавание проливом Смита на судне „Уиндуорд“ (обслуживавшем ранее Джексона на Земле Франца-Иосифа), Пири вынужден был зазимовать на довольно значительном расстоянии от полюса и потому занялся устройством продовольственной базы в Форте Конгер в заливе лэди Франклин (где зимовал Грили в 1881—1883 гг.) для целей своей будущей экспедиции. В эту зимовку Пири отморозил обе ноги, у него сделалась гангрена ступней, и ему пришлось ампутировать семь пальцев. Однако несчастье не сломило его стальной воли, и он, пользуясь костылями, продолжал участвовать в санных поездках для устройства продовольственного склада. Характерно отношение Пири к другим исследователям: в 1898 году он встречается в проливе Смита с капитаном нансеновского „Фрама“ — Свердрупом, начальником новой норвежской полярной экспедиции, и берет у него для передачи в Европу только частные письма, отказавшись захватить научные отчеты.

Он привлекает к участию в своих походах лишь негра Хенсона, чтобы, вероятно, не делить с „белым“ чести открытия полюса.

Все же, очевидно, ожидая от своих читателей недоуменных вопросов относительно участия Хенсона в экспедициях к полюсу, сам Пири пишет: „В этом отношении я поступил так же, как поступал во все свои предыдущие экспедиции за последние 15 лет. Хенсон всегда доходил со мной до самой северной точки. В результате долголетнего опыта он стал замечательным полярным работником. По ловкости, с которой он управлял собаками, строил снежные хижины, чинил сани и т. п., с ним могли сравниться разве только охотники-эскимосы — уроженцы сурового севера“.

В 1899 году Пири уходит в трехлетнюю полярную экспедицию и устраивает свою базу в Эта на северо-западном берегу Гренландии. Следующей весной он отправляется на собаках в Форт Конгер, а оттуда перебирается на северное побережье Гренландии и проходит на восток, открыв северную оконечность острова, которой и дает название мыса Мориса Джезупа — в честь президента „Арктического клуба Пири“. От берегов Гренландии Пири предпринимает поездку прямо на север по морскому льду, но доходит только до 83° 50′ с. ш. Эта поездка, во время которой была обследована еще неизвестная часть северного гренландского побережья, приводит Пири к убеждению в непригодности северной области острова для устройства там базы для будущего похода к полюсу.

На следующий год он предпринимает неудачную попытку пройти возможно дальше на север от Форта Конгер, места своей второй зимовки, и проводит зиму 1901—1902 гг. в гавани Пайера в проливе Смита. Весной 1902 года он доходит до северного берега Земли Гранта, а затем отправляется по морскому льду и достигает 84° 17′ с. ш., но не может проникнуть дальше на север из-за больших разводий. Летом того же года он возвращается в Америку.

Неудачи не обескураживают Пири, и он принимается за организацию новой экспедиции, на этот раз на судне „Рузвельт“, специально построенном для Пири на средства „Арктического клуба“ и вышедшем в плавание в 1905 году. Достигнув мыса Шеридана на северном берегу Земли Гранта и перезимовав там, Пири весной 1906 года отправляется в санную поездку к полюсу и 21 апреля доходит до 87° 06′ с. ш., т. е. побивает рекорды Нансена и Каньи.

В 1908 году Пири предпринимает свою последнюю экспедицию к северному полюсу, которая завершается блестящим успехом: 6 апреля 1909 года Пири у своей заветной цели. Полюс достигнут! Успех этот в значительной степени объясняется умелой и продуманной организацией похода и огромным опытом, вынесенным Пири из его прежних многочисленных экспедиций. Он, как позднее Амундсен во время похода к южному полюсу в 1911 году, устраивал по пути ряд промежуточных складов, посылая вперед вспомогательные отряды.

Экспедиция отправилась к полюсу в составе нескольких партий, и они, идя впереди основной партии, одна за другой возвращались потом на базу, оставляя при своем уходе склад

продовольствия и топлива, которыми должен был пользоваться Пири на обратном пути.

От места зимовки „Рузвельта“ у мыса Шеридана до мыса Колумбия, северной оконечности Земли Гранта, откуда вышли в поход к полюсу санные партии Пири,— 90 миль, т.-е. 167 км. Дальше предстояло итти по морскому льду 765 км в один конец. „Быть может,— пишет Пири в своей книге „Северный полюс“,— читатель, вспомнив замерзший пруд, где он в детстве катался на коньках, представляет себе Ледовитый океан в виде исполинского катка с ровной поверхностью, по которой весело мчатся собаки, помахивая пушистыми хвостами, пока укутанный в меха путешественник дремлет, покачиваясь на санях? Как ошибочны такие представления, как далеки они от истины! Между мысом Колумбия и полюсом нет ни суши, ни ровного, гладкого льда“.

22 февраля 1909 года Пири с двумя эскимосами покинул „Рузвельт“, взяв с собой двое саней и 16 собак. К этому времени в пути в разных местах находились, считая и санную партию самого Пири, вышедшую последней, 7 американцев и 19 эскимосов со 140 собаками и 28 санями. К 1 марта все участники экспедиции, стянувшиеся к мысу Колумбия, уже вышли в ледовый поход и, дойдя до края ледяного припая, перешли на морской лед. Двое заболевших эскимосов остались на мысе Колумбия в ожидании возвращения первой вспомогательной партии. Окончательный состав экспедиции был: 24 человека с 19 санями и 133 собаками. Через две недели партия Гудсэла повернула обратно с 84° 29′ с. ш. 20 марта была отослана на мыс Колумбия с 85° 23′ с. ш. партия Борупа. Шесть дней спустя повернул на юг с 86° 38′ с. ш. Марвин, которому не суждено было дойти до главной базы: 10 апреля он погиб в полынье почти на глазах своих спутников.

С 87° 47′ с. ш. повернула на юг последняя вспомогательная партия — капитана Бартлета. Это было 1 апреля. Поход к полюсу продолжала главная партия, в составе самого Пири, негра Хенсона и четырех эскимосов, на пяти санях с сорока собаками.

До полюса оставалось 133 мили, т.-е. 246 км. Это расстояние Пири должен был пройти в пять переходов с тем, чтобы закончить пятый переход в полдень и немедленно произвести измерение высоты солнца. „При благоприятных условиях погоды и поверхности льда,— пишет Пири,— я считал, что нам удастся это выполнить. С другой стороны я знал, что достаточно 20-часового урагана, чтобы во льду образовались широкие, непроходимые полыньи, которые могут свести на-нет самый совершенный план... Наступал решительный момент моей жизни, к которому я готовился, работая и ведя полное лишений существование в течение 23 лет“.

В полдень 6 апреля произведенные Пири наблюдения дали 89° 57′ с. ш. До полюса оставалось всего лишь три мили! Спустя несколько часов Пири записывает в свой дневник: „Наконец у полюса. Приз для трех столетий. Моя мечта и цель в течение двадцати лет. Наконец-то он мой! Я не могу осознать это как следует. Все кажется таким простым и обыденным“.

Предприняв несколько контрольных поездок и произведя ряд наблюдений, Пири водрузил на полюсе американский флаг и оставил там в снежной хижине две записки. Он допускал в наблюдениях погрешность миль в десять и потому для большей верности пересек ледяную поверхность в различных направлениях, чтобы если и не ступить на самый географический полюс, то во всяком случае хотя бы пройти как можно ближе к той точке, где „север, юг, восток и запад сливаются воедино".

На другой день, 7 апреля, Пири „повернулся к полюсу спиной" и отправился в обратный путь. Экспедиции предстояло еще пройти 413 миль или 765 км до своей базы на мысе Колумбия. Пройдя это расстояние с изумительной быстротой, Пири 23 апреля достиг твердой земли. Один из его спутников, выйдя на береговой припай, заметил с наивной радостью: „Либо дьявол спит, либо ссорится с женой, а то нам не удалось бы так легко вернуться!"

Действительно, обратный путь, как и всегда в полярных путешествиях, был еще труднее и опаснее. Нервное напряжение прошло, цель уже достигнута, и впереди только одни бесконечные страдания, муки холода и голода и тяжелый, однообразный труд. К тому же сколько столетий полюс манил к себе пытливые умы, которые невольно окружали его неизбежной и таинственной дымкой романтики! А на деле этот страстно искомый полюс, стоивший стольких непомерных лишений и жертв, просто-напросто какая-то неощутимая точка среди хаоса льдов и снега под серым туманным небом в страшный мороз.

Через пять месяцев Пири вступил в соприкосновение с цивилизованным миром и к своему ужасу и огорчению узнал, что честь открытия северного полюса оспаривает у него американец же, доктор Кук, якобы достигший полюса 21 апреля 1908 года, т.-е. за год до Пири.

Но отчет Кука, повидимому, не соответствовал действительности. Вообще этот полярный исследователь, человек безусловно незаурядный, представляет собою какую-то психологическую загадку. Блеснув метеором на сцене полярных исследований, он исчез с нее столь же неожиданно, как и появился. Позднее он был осужден в Америке за уголовное преступление и отбывал наказание в тюрьме. Амундсен, близко знавший Кука по антарктической экспедиции 1897—1899 гг. на „Бельгике", считал его выдающимся исследователем и всегда высказывал недоумение по поводу того, как мог Кук решиться на обман. Эта история больно отразилась и на Пири, так как его сообщения были тоже заподозрены в недобросовестности, и только после тщательного анализа дневников Пири и его наблюдений было признано, что если он и не был на самом полюсе (вследствие неточности инструментов и ошибки в вычислениях), то во всяком случае побывал в непосредственной от него близости. Впрочем, некоторые исследователи считают, что Пири не дошел до полюса целых полтора градуса, т.-е. 90 миль или 167 км. Однако наблюдения производились не только самим Пири, но и начальниками отдельных санных партий,

покидавшими главу экспедиции под разными широтами. Следовательно, ошибка в наблюдениях могла произойти скорее всего после того, как Пири остался один, т. е. после 87° 47′ с. ш., когда он расстался с Бартлетом.

Так или иначе, вопрос о том, был ли Пири на самом полюсе, остается нерешенным, хотя никто не может обвинить Пири в сознательной мистификации. Противники Пири обычно указывают на необычайную скорость его ежедневных переходов, в среднем 50 км в сутки, как на самый сомнительный пункт в отчете экспедиции. Но, при своей превосходной тренировке и сравнительно благоприятном состоянии льдов, Пири, по мнению некоторых, мог делать такие большие переходы, тем более, что он шел по подготовленному до известной степени пути. Поход Пири был организован таким образом, что четырем вспомогательным партиям было дано задание итти впереди, прокладывать дорогу и оставлять на определенных местах продовольственные склады, строя там же снежные хижины для участников „полюсной" партии, которые благодаря этому экономили свои силы и время. Так Пири подготовлялся к последнему натиску и к нанесению решительного удара.

Экспедиции Пири к северному полюсу, хотя и преследовавшие главным образом цели спортивно-рекордсменские, дали очень много для последующих полярных путешествий. Пири довел до совершенства технику и методы полярных санных походов, заимствовав при этом у эскимосов образ их жизни и способы добывания себе средств пропитания в Арктике. По словам самого Пири, при санном походе к полюсу лишь экспедиция, основанная на эскимосском образе жизни, в состоянии преодолеть трудности последней части пути.

ИССЛЕДОВАНИЕ ГРЕНЛАНДИИ

В связи с описанием экспедиций, имевших своей целью открытие северного полюса, поиски северо-западного морского пути или изучение берегов северной части пролива Смита, мы уже неоднократно упоминали о тех или иных областях внутренней Гренландии или о водах, омывающих ее западные или восточные берега, где эти экспедиции частично или целиком происходили. Но до сих пор мы оставляли в стороне описание тех путешествий, для которых Гренландия не являлась только исходным пунктом, но которые ставили себе заданием изучение самой Гренландии. Мы рассмотрим в этой главе, стараясь придерживаться хронологического порядка, важнейшие из таких путешествий — от начала VIII века до наших дней.

В начале нашей книги мы упоминали вскользь о том, что Гренландия, бывшая некогда самостоятельным государством, превратилась потом в колонию, а затем была совершенно забыта. Это случилось вследствие того, что связь гренландских поселений с внешним миром поддерживалась довольно слабо и неравномерно, а между тем тяжелые условия существования в Гренландии требовали постоянных сношений с европейскими странами. Вероятно, для обеспечения надежной связи, хотя бы с Норвегией, гренландцы и приняли в 1251 году

норвежское подданство. Но от этого жизненные условия поселенцев только ухудшились. Торговля была объявлена королевской монополией, и в результате связь с внешним миром свелась к очень редким посещениям Гренландии каким-нибудь из королевских судов.

С 1410 года всякая связь Гренландии с Европой совершенно прекратилась. В следующем столетии к гренландским берегам предпринимается несколько плаваний, но они заканчиваются неудачей. Путь в Гренландию забывается, и предоставленные самим себе гренландские поселенцы вымирают. Но память о древних норвежских поселениях в Гренландии еще долго сохранялась в Норвегии, хотя и не делалось никаких попыток возобновить с ней связь. Лишь в 1721 году миссионерская коллегия и одна торговая компания в Бергене решили отправить к западному берегу Гренландии два корабля на розыски потомков прежних поселенцев, а заодно для торговли с эскимосами. Во главе этой экспедиции стоял священник-миссионер Ханс Егеде. Он благополучно достиг гренландского берега и основал там близ нынешнего Годтхоба поселок. Торговая и миссионерская деятельность Егеде продолжалась целых 15 лет, причем им было составлено замечательное описание Гренландии. Прибывшие с Егеде поселенцы вскоре оказались в очень тяжелом положении, так как торговая компания через пять лет распалась. Не улучшила их жизненных условий и затея датского короля Фредерика IV — колонизовать страну при помощи ссылаемых в Гренландию каторжников.

В 1750 году учреждается „Гренландская всеобщая торговая компания", но дела ее идут неважно, а потому в 1774 году ее берет в свои руки датское правительство. Эта компания продолжает существовать до сих пор и управляет всей Гренландией, кроме той области на восточном берегу, которая была оккупирована в 1931 году Норвегией. Во главе компании стоит назначаемый правительством директор, живущий в Копенгагене, — он облечен весьма широкими полномочиями и имеет в своем распоряжении огромный штат гренландских чиновников, которыми ведают два инспектора: один — для южного и другой — для северного участков. Гренландия закрыта для иностранных граждан. Ее можно посетить, только поступив на службу в Торговую компанию или же предприняв путешествие с научной целью.

Со времени „второго открытия Гренландии" и вплоть до наших дней туда предпринимается множество самых разнообразных экспедиций с целью изучения этой страны, представляющей огромный интерес для науки. Гренландия — величайший на земле остров, расположенный между 83° 45′ и 59° 44′ с. ш., т. е. ее южная граница проходит немного южнее Ленинграда; по долготе она занимает пространство между 12° 26′ и 73° 15′ з. д. Общая площадь острова 2180 тысяч кв. км при длине его в меридиональном направлении в 2650 км и при наибольшей ширине в 1200 км. Вся внутренняя область Гренландии занята сплошным ледяным покровом; только около 10 процентов всей площади острова (по берегам его) свободно ото льда. Такая, не занятая льдом, береговая зона на юге и на юго-западе

достигает в ширину 150 км, в других местах она еще уже (10—20 км), а в иных областях ее и вовсе не существует.

Берега Гренландии возвышены и сильно изрезаны глубокими и узкими заливами — фьордами, которые тянутся иногда на сотни километров. Ледяной покров — или ледниковый щит — острова лежит на нем в виде опрокинутой чаши с двумя высокими ледяными вершинами, в северной (3000 метров над уровнем моря) и в южной (2500 метров) частях. Ледяные потоки растекаются с выпуклых частей щита во все стороны и спускаются в виде глетчеров в фьорды, низвергаясь в море огромными ледяными горами, которые дрейфуют потом по течению. Множество таких ледяных гор — айсбергов — выносит в Атлантический океан, где они и спускаются до очень южных широт, создавая грозную опасность для судоходства.

Измерения гренландского ледникового щита, предпринятые в самые последние годы, показали, что толщина ледяного слоя достигает в центральных областях Гренландии 2500—2700 метров. Значит, высота суши, на которой лежит лед, не более 300—500 метров. Зато в береговых зонах суша поднимается до 1500 метров. Таким образом Гренландия похожа на чашу, наполненную не только доверху, но и гораздо выше краев, льдом! Средняя годовая температура в этой чаше —30°Ц, зимою температура падает до —60° и ниже.

Вполне понятно, что такая интереснейшая область на земном шаре влекла и влечет к себе многих ученых и исследователей.

Начало „научному исследованию" Гренландии было положено в 1728 году, когда два кавалерийских офицера решили проехать с западного берега на восточный... верхом во главе отряда драгун! Для этой цели были привезены из Европы 11 лошадей; пять из них пало во время плавания, остальные — по прибытии в Гренландию. Организаторы нелепой экспедиции жаловались на непроходимость ледников из-за глубоких трещин в них.

В 1751 году датский купец Ларс Далагер предпринимает путешествие из Фредериксхоба на западном берегу и первым из европейцев вступает на ледниковый щит. В том же году Педер Ольсен Валлö, служащий Торговой компании, отправляется из Годтхоба на восточный берег на поиски древнего норвежского поселения (Эстербюгда). Валлö доходит по восточному берегу до 60° 20′ с. ш. Спустя 35 лет отправленная из Копенгагена экспедиция под начальством Левенэрна дважды пыталась подойти к восточному берегу. Левенэрна сменил Кристиан Егеде, внук Ханса, которому и удалось в том же году пройти вдоль кромки льдов у восточного берега до 66° с. ш.

В начале XIX века немецкий ученый минералог Карл Гизеке, состоявший на службе у датского правительства, проводит несколько лет (1806—1814 гг.) на совершенно необитаемом берегу в Западной Гренландии между 60° и 73° с. ш., где и находит месторождения всевозможных минералов. Несколько лет спустя — в 1822 году — шотландский китобой Уильям Скорсби и его сын предпринимают трехмесячное плавание вдоль восточных берегов Гренландии и частично наносят их на карту от 75° до 69° с. ш., причем впервые благополучно высажи-

ваются на берег в этой области. О Скорсби мы уже упоминали раньше. Но о нем и его экспедициях следует рассказать подробнее. Уильям Скорсби, как и его сын, знамениты тем, что оба они во время своих многочисленных и продолжительных промысловых плаваний в полярных водах, главным образом, между Шпицбергеном и Гренландией, постоянно и систематически вели наблюдения над состоянием моря и льда, температурой воздуха, течениями, ветрами и т. п. Собранные ими сведения послужили ценнейшим материалом для изучения области Гренландского моря и вод, омывающих Шпицберген. В одно из своих плаваний (в 1806 году) Скорбси достигли 81° 30′ с. ш. у берегов Шпицбергена, поставив рекорд для того времени.

С 1810 по 1822 год Скорсби плавали к Шпицбергену десять раз для занятий китобойным промыслом, приобретя во время своих плаваний такие опыт и практические знания, что написанный потом Скорсби-младшим отчет об их экспедициях считается по богатству сведений одним из лучших, полезнейших и ценнейших описаний в литературе об Арктике.

Обследуя восточное побережье Гренландии, Скорсби четыре раза высаживались на берег в разных широтах (от 70° 25′ до 72° 10′ с. ш.), причем неизменно находили здесь следы людского пребывания, но ни разу никого не видели. Везде, где только земля не была покрыта льдом, росла трава, порхали бабочки, летали пчелы. И позднейшие исследователи встречались на восточных берегах Гренландии с теми же явлениями: довольно богатой растительностью и обилием представителей животного мира, вплоть до мускусных быков.

Работа по описанию восточного берега, начатая Скорсби, продолжена английским капитаном Дугласом Клеверингом, который был отправлен в плавание в 1823 году на судне „Грайпер“ (входившем ранее в состав экспедиции Пири). В экспедиции Клеверинга участвовал Эдуард Сэбин, имевший задание произвести ряд наблюдений над колебаниями маятника в разных широтах. На основании этих наблюдений, научное значение которых весьма велико, позднее должна была быть определена действительная форма земли.

Клеверинг обследовал восточный берег от мыса Парри на 72° 5′ с. ш. до острова Шеннон на 75° 12′ с. ш., причем во время своей 12-дневной лодочной поездки первым из европейцев увидел местных эскимосов и вступил с ними в дружеские сношения. Экспедиция Клеверинга и Сэбина вызвала у датского правительства опасение, как бы Великобритания не прибрала Гренландии к своим рукам. К счастью для Дании, ни Скорсби, ни Клеверинг не объявляли о присоединении к Англии обследованных ими берегов. Но это могло случиться при любой ближайшей английской экспедиции в Гренландию! В результате датское правительство в 1828 году поручило лейтенанту Гро пройти на лодках от одного из самых южных гренландских поселений вдоль восточного берега до того пункта, до которого доходил Скорсби (69° с. ш.), и нанести эти берега на карту. Гро в течение двух летних сезонов занимался съемкой и описью восточного берега, но довел свою работу только до 65° 16′ с. ш.

После возвращения Гро в Данию в исследовании гренландских восточных берегов наступает 30-летний перерыв. Упомянем лишь о плавании в этой области под 68°,5 — 69° с. ш. французского военного брига „Ла Лиллуаз“ в 1833 году под командой капитана Блосвиля. При второй попытке пройти к Гренландии от берегов Исландии „Ла Лиллуаз“ пропал без вести.

Попытки подняться на ледниковый щит продолжались. В 1830 году Кильсен прошел из колонии Хольстейнборг внутрь страны почти на 130 км, но не смог проникнуть на материковый лед, будучи задержан довольно большим озером.

Спустя 20 лет Хенрик Ринк, живший в Гренландии с 1848 по 1868 год и бывший в конце своей деятельности главным начальником Гренландской торговой компании, поднимался на ледниковый щит, но провел на нем только несколько часов. Во время других своих экспедиций Ринк доходил до наружного края щита в отдельных местах под 60° и 70° с. ш. Ринк первый указал на огромную толщину и протяженность гренландского ледникового покрова.

Более интенсивное научное изучение Гренландии началось значительно позднее. В 1860 — 1861 гг. Исаак Хейс, зимуя на 78° 17′ с. ш., пытался проникнуть в глубь страны и прошел 74 км по ледниковому щиту. Через шесть лет после Хейса предпринимали неудачную попытку пройти по ледниковому щиту Эдуард Вимпер и Роберт Броун, привезшие из своей экспедиции значительные геологические и естественно-научные коллекции.

В 1869—1870 гг. в водах восточной Гренландии работала немецкая экспедиция Кольдевея на пароходах „Германия“ и „Ганза“, в этом плавании участвовал Юлиус Пайер, позднее один из руководителей экспедиции на судне „Тегетгоф“, открывшей Землю Франца-Иосифа. „Германия“ зимовала у острова Сэбин, откуда Кольдевей совершил санную поездку до мыса Бисмарка под 77° с. ш. Освободившись изо льдов, „Германия“ благополучно вернулась в Европу, „Ганза“ же была раздавлена льдами; экипаж ее совершил замечательное плавание на пловучей льдине и был вынесен течением к южной оконечности Гренландии.

„Ганза“ была затерта льдами у восточных берегов Гренландии под 73° 25′ с. ш. и 18° 40′ з. д. Положение судна было чрезвычайно опасным, и потому участники экспедиции уже в начале октября оставили его и перешли в жилище, построенное на льду. Спустя три недели „Ганзу“ раздавило при сжатии льдов, и она затонула под 70° 52′ с. ш. и 26° з. д. Таким образом, за короткое время экспедиция была значительно снесена к югу. Обширная льдина, имевшая в окружности несколько километров, непрерывно дрейфовала в южном направлении, причем скорость ее движения доходила иногда до 15 км в сутки. Зимовка проходила в общем благополучно, но потерпевшие крушение были в постоянной тревоге: льдина все время уменьшалась в объеме, и каждый новый шторм, поднимавший сильное волнение, дробил льды и угрожал гибелью людям. К середине января 1870 года диаметр льдины, на которой приютились немцы, достигал всего 50 метров! Участники экспедиции были вынуждены перебраться в лодки, чтобы в любую минуту спустить их на воду, если льдина разобьется на части.

Но непосредственная опасность вскоре миновала. Погода несколько улучшилась, море успокоилось, и льдина попрежнему плавно неслась к югу. В начале мая было решено пуститься в путь на лодках до южно-гренландских поселений. К этому дню команда „Ганзы“ проплыла на льдине 2000 км, прожив на ней свыше 200 суток.

Смелые моряки вышли в свое опасное плавание на лодках под 61° 12′ с. ш. и 42° з. д. Это плавание длилось свыше месяца, и 13 июня 1870 года все три лодки вошли благополучно в одну из населенных бухт южной оконечности Гренландии, откуда участники экспедиции были потом доставлены в Копенгаген.

Сообщение Хенрика Ринка об его наблюдениях над гренландским ледниковым щитом и о некоторых свойствах внутренних льдов заинтересовало многих геологов. Ринк был одним из первых, кто высказал мнение, что нынешнее состояние Гренландии вполне аналогично состоянию Северной и Центральной Европы и Северной Америки в ледниковую эпоху. Такие же ледниковые щиты покрывали тогда Среднеевропейскую равнину, Скандинавию и область Северной Америки, и ледяные массы медленно спускались к морям, образуя нынешние очертания материков. И вот „подобно тому, как лярозеттский камень послужил ключом для расшифрования древних египетских письмен“, так и гренландский ледяной щит помог уяснению причин и следствий ледниковой эпохи.

В 1870 году экспедицию на ледниковый щит предпринимает Норденшельд с ботаником Берггреном и двумя эскимосами, прошедший, как мы уже упоминали, около 50 км по внутренним льдам. Во время этой экспедиции Норденшельд открыл так называемый „криоконит“, или „космическую пыль“— тонкий серый порошок, следы которого виднеются на льду повсюду. Впоследствии было установлено, что эта „пыль“ не космического происхождения, т. е. не происходит из окружающего нашу планету мирового пространства, а является частицами камней, унесенными ветром с прибрежных гор.

Через несколько лет (1875 г.) норвежский геолог Амунд Хеллан производит измерение скорости движения различных гренландских ледников и находит, что они движутся во много раз быстрее альпийских. Результаты измерений Хеллана подтверждаются затем работами датского ученого Стенструпа. В 1878 году датское правительство командирует в Гренландию лейтенанта Йенсена для изучения ледникового щита. Йенсен с двумя датчанами и несколькими эскимосами выходит из Фредериксхоба путем Далагера и совершает 23-дневный поход по ледяному щиту, самый значительный для того времени по пройденному пространству и по продолжительности экспедиции. Но пять лет спустя (1883 г.) Норденшельд во время своей второй гренландской экспедиции, в состав которой входило десять человек, прошел на восток от границы ледникового покрова около 117 км приблизительно на 68,°5 с. ш. Экспедиция эта финансировалась шведом Оскаром Диксоном, о котором мы уже неоднократно упоминали, и в распоряжении ее был собственный пароход „София“. Остановленный в своем дальнейшем продви-

жении на восток глубоким и рыхлым снегом, Норденшельд послал вперед двух своих спутников-лапландцев на лыжах. Через 57 часов лапландцы вернулись к месту лагерной стоянки и сообщили, что они прошли на восток на 230 км. Позднее Нансен доказал, что они не могли пройти больше 70 км в один конец, стало быть, экспедиция Норденшельда продвинулась по ледниковому щиту на восток не более 200 км. Норденшельд вернулся на свою базу, проведя четыре недели на ледниковом щите. Научные результаты этой экспедиции были весьма значительны: Норденшельд не видел в „арктической Сахаре“, как он назвал внутреннюю Гренландию, никаких свободных ото льда „оазисов“ — зеленых долин, существование которых было опровергнуто еще Йенсеном,— и кроме того установил, что кромку ледяного щита повсюду образует сильно растрескавшаяся поверхность — область опасных трещин и бездонных пропастей.

О походе по гренландскому ледниковому щиту Пири в 1886 году и о пересечении Гренландии Нансеном (в 1888 г.) мы уже рассказывали.

Вернемся несколько назад, к экспедициям, занимавшимся в этот период времени исследованиями у западного и восточного гренландских берегов. Капитан Джордж Нэрс плавал у западного берега в 1875 году на судне „Алерт“; датская экспедиция на „Ингольфе“ пыталась обследовать в 1879 году восточные берега между 66° и 69° с. ш., но не могла проникнуть в глубь страны дальше, чем на 10 км. Три года спустя датские морские офицеры Холм и Гарде определили, что Ангмагссалик является наиболее доступным местом для высадки на восточном берегу, а в 1884 — 1885 гг. лейтенант Амдруп нанес на карту береговую линию к северу от Ангмагссалика.

С 90-х годов прошлого столетия исследование Гренландии начинает вестись столь интенсивно, что мы не в состоянии проследить на страницах нашей книги все экспедиции в эту страну. Мы ограничимся здесь только упоминанием о тех, которые имели своей целью пересечение Гренландии или же дали особо значительные результаты. О гренландских путешествиях Р. Пири уже упоминалось.

Одна из больших экспедиций в Гренландию была связана с поисками участников воздушной полярной экспедиции С. Андрэ. Шведский проф. А. Натхорст обследовал в 1898 — 1899 гг. восточный берег Гренландии между проливом Скорсби и фьордом Франца-Иосифа, а затем прошел оттуда к Шпицбергену, который и обогнул кругом. Во время этого плавания Натхорст побывал на острове Белом, где, как потом оказалось, и погибли Андрэ и его спутники, останки которых были найдены только в 1930 году.

Год спустя Амдруп закончил съемку гренландского восточного побережья на протяжении 700 км от пролива Скорсби до Ангмагсслика, установив таким образом очертания берегов от мыса Фарвель до мыса Бисмарка. Между прочим в 1905 году к этому мысу впервые удалось пройти на судне „Бельгика“, под командой Герлаха, благодаря исключительно благоприятному состоянию льдов. Успех этот выпал на долю экспедиции

Филиппа Орлеанского, проникшей далеко в северо-восточные воды Гренландии, почти до 78° с. ш., и производившей высадку в разных местах побережья.

После всех упомянутых выше экспедиций оставалось сделать сравнительно немного, чтобы сомкнуть линию от мыса Бисмарка на 76° 47′ с. ш. на север до того гурия, который был поставлен в 1900 году Пири на 82° 37′ с. ш. и 23° 9′ з. д. Тогда весь контур Гренландии был бы нанесен на карту, хотя и в общих чертах. Эту цель поставил себе молодой датский исследователь и писатель Милиус Эриксен, отправившийся в плавание в 1906 году в надежде дойти на корабле до мыса Бисмарка, где за год перед тем побывал Филипп Орлеанский. Эриксен уже раньше (в 1902—1904 гг.) принимал участие в одной полярной экспедиции, о которой мы скажем несколько слов позднее в связи с экспедициями Кнуда Расмуссена, и потому не был новичком в Арктике и ясно представлял себе всю трудность предстоящего похода: около 750 км неизвестного пути отделяло мыс Бисмарка от гурия Пири.

Для экспедиции Эриксена было предоставлено датским правительством китобойное судно „Данмарк". Экспедиция была хорошо снабжена. Эриксен вез с собой два моторных бота, сани эскимосского типа, сто собак и большой запас снаряжения и продовольствия. В состав экспедиции входили: командир судна лейтенант Тролле, картограф лейтенант Хаген, топограф лейтенант И. П. Кох, работавший ранее под начальством Амдрупа, немецкий ученый Вегенер, участник ряда дальнейших гренландских экспедиций и глава экспедиции 1930—1931 гг., во время которой он и погиб, датский писатель и исследователь Петер Фрейхен, несколько других ученых и три эскимоса-каюра, всего 27 человек. „Данмарк" вышел в плавание из Копенгагена 24 июня 1906 года и, с большим трудом пробившись сквозь льды, достиг восточного берега Гренландии у мыса Марии-Вальдемар севернее мыса Бисмарка, где и был оставлен склад продовольствия. Зиму экспедиция провела в гавани Данмарк вблизи мыса Бисмарка, предпринимая многочисленные санные поездки для устройства вспомогательных складов и готовясь к весеннему большому походу.

Весной 1907 года две санных партии — Эриксена и Коха — вышли на север с двумя вспомогательными партиями, которые через несколько дней одна за другой вернулись обратно, оставив склады продовольствия. Эриксен и Кох сначала шли вместе и, отойдя на 200 миль от базы, устроили склад на Земле Ламберта, а затем 1 мая расстались на Северо-восточном Форланде: Эриксен направился к западу в поисках канала Пири, а Кох продолжал свой путь на север к гурию Пири у залива Независимости. В каждой партии было по три человека.

Следуя вдоль берега, Кох через двенадцать дней достиг своей цели и затем прошел дальше до мыса Бриджмен, занимаясь по дороге охотой на мускусных быков. На обратном пути он 27 мая неожиданно встретился с Эриксеном, который все это время тщетно искал канал Пири и долго блуждал, стараясь найти выход из очень длинного мешкообразного фьорда, названного Датским. Хотя Кох сообщил своему начальнику, что

им уже обследован залив Независимости на значительном протяжении, Эриксен решил и сам заняться изучением этой области, а потому, несмотря на неблагоприятное время года и недостаточные запасы продовольствия, направился туда. Кох вторично расстался с партией Эриксена и двинулся на юг к месту зимовки.

Пробыв в отсутствии 88 дней и пройдя за это время около 2200 км, Кох вернулся на корабль 23 июня. Участники экспедиции ждали скорого возвращения Эриксена, не беспокоясь об его судьбе, ибо все вспомогательные склады были в полном порядке и сохранности. Но проходили день за днем, не принося с собой ничего нового. Наступила осень, затем зима. Пока не окреп лед, нечего было и думать об отправке спасательных экспедиций. В октябре удалось сделать несколько поездок, но они не привели ни к каким результатам. Были оставлены только еще дополнительные продовольственные склады в разных местах.

Только в марте 1907 года Кох с одним эскимосом смогли отправиться в далекую поездку на розыски Эриксена. Достигнув своего склада на Земле Ламберта, они нашли там в снежной пещере труп эскимоса Брöнлунда, спутника Эриксена. У ног его лежали дневник на эскимосском языке с припиской по-датски и бутылка, в которой были карты, составленные Хагеном. Приписка гласила следующее:

„Погибли 79 фьорд после попытки вернуться по внутреннему ледниковому покрову в ноябре. Я пришел сюда при убывающем лунном свете и не мог итти дальше из-за отмороженных ног и темноты. Тела других находятся посреди фьорда у ледника (около $2\frac{1}{2}$ лиг). Хаген умер 15 ноября, Милиус — дней через десять.

Йерген Брöнлунд".

По дневнику геройски погибшего эскимоса, спасшего результаты работы своих несчастных спутников и дотащившегося в полярную ночь до склада, где, как Брöнлунд мог ожидать, тело его будет найдено товарищами, можно восстановить обстоятельства гибели партии Эриксена. Открыв второй большой фьорд, вместо предполагаемого канала Пири, на самом деле не существующего, Эриксен попал в отчаянное положение. За короткое полярное лето всюду образовались целые озера от растаявшего снега и льда, и возвращение на базу сделалось невозможным. Оставалось ждать наступления осенних заморозков. Но запасы провианта быстро уменьшались, а надежды на пополнение их охотой оказались несбыточными. Пришлось убить и съесть ездовых собак, что, однако, только ухудшило положение. В конце августа Эриксен и его спутники тронулись в путь, отчаянно борясь с голодом и трудностями передвижения и постепенно бросая все, что не было жизненно необходимым. У них уже нехватало ни времени, ни сил для ведения дневников. Только в средине октября Эриксен отмечает в дневнике, что, будучи остановлены открытой водой в заливе Антарктик, они поднялись на ледниковый щит.

Коху не удалось найти ни трупов остальных своих товарищей, ни их дневников, и в конце августа 1908 года экспедиция вернулась в Копенгаген. По объему своих работ и богатству собранного материала она считается одной из важнейших не только в Гренландии, но и вообще в Арктике.

На следующий год в ту же область была послана из Дании новая экспедиция под начальством Эйнара Миккельсена. Целью ее были поиски тел Эриксена и Хагена и их дневников. Миккельсена сопровождало всего лишь шесть человек, и экспедиция вышла в плавание из Копенгагена в конце июля 1909 года на маленьком судне „Алабама" в 40 тонн с запасом продовольствия и снаряжения на полтора года. Достигнув с огромными трудностями восточного берега Гренландии у острова Шеннон, места высадки Клеверинга, немного южнее мыса Бисмарка, Миккельсен в ту же осень совершил 95-дневный поход на Землю Ламберта, где был найден Кохом труп Брёнлунда. Но ничего нового Миккельсен там не нашел.

Тщательно подготовившись за зиму к весеннему походу, Миккельсен в сопровождении Иверсена отправился в начале марта 1910 года к основанию Датского фьорда, причем в целях экономии времени пошел туда прямо через ледниковый щит. Двое участников экспедиции остались на „Алабаме", а трое занялись изучением ближайшей местности. Эта последняя партия в конце мая вернулась на базу и к своему ужасу обнаружила, что тем временем „Алабаму" раздавило льдами. Двое бывших на судне жили теперь в палатке на берегу.

Положение было трагическим. Но пятеро товарищей энергично принялись за работу и в течение лета соорудили несколько высоких гуриев на ближайших берегах, оставив там сообщения о постигшей „Алабаму" участи. К счастью, какое-то китобойное судно еще в то же лето нашло одно из сообщений датчан и сняло их с острова Шеннон. У места гибели „Алабамы" был построен домик и в нем оставлен склад продовольствия и снаряжения для Миккельсена. Считая, что дальнейшее их пребывание на острове Шеннон только поведет к бесцельной трате провианта и не принесет никакой пользы Миккельсену, участники экспедиции покинули место зимовки и вернулись на китобое в Данию.

Тем временем Миккельсен и Иверсен продолжали свой опасный и трудный путь и в средине мая спустились к Датскому фьорду, направившись затем вдоль его западного берега на север к мысу Ригсдаген, где ровно за три года перед тем Эриксен расстался с Кохом.

Здесь 22 мая Миккельсен напал на первый след экспедиции Эриксена и нашел в сложенном из камней гурии его сообщение, написанное 12 сентября 1907 года на 81° 25′ с. ш. Потом стали встречаться многочисленные признаки пребывания в этой местности людей, и через четыре дня Миккельсен нашел второе сообщение Эриксена от 8 августа 1907 года. В августовском сообщении Эриксен рассказал о сделанных им открытиях и о ближайших предположениях. Залив Независимости был им подробно обследован и переименован в фьорд Независимости, а канал Пири не найден вовсе и потому объявлен несуществующим. Эриксен указывал дальше на трудности пути и истощение запасов провианта: путешественники жили только тем, что им давала охота. Однако здоровье всех участников похода было отличным, и Эриксен рассчитывал вернуться на базу в конце сентября.

Во втором сообщении Эриксен писал, что состояние пути значительно ухудшилось, собаки дохнут от истощения, а запасов пищи не удается пополнять в достаточной степени. Но и в этой записке Эриксен высказывает уверенность, что партии удастся дойти до склада на Земле Ламберта (где был найден потом труп Брöнлунда).

Никаких дальнейших сообщений Миккельсен не обнаружил, как и не нашел ни трупов погибших, ни их дневников. Но и найденных двух записок Эриксена было достаточно, чтобы убедиться в огромной важности сделанных погибшими исследователями географических открытий: очертания северо-восточной части Гренландии были окончательно установлены.

Оставив из-за огромных трудностей пути свой план пройти на западный берег Гренландии, Миккельсен перешел поперек устье Датского фьорда и направился на восток, а затем пошел вдоль побережья к югу, достигнув 15 августа могилы Брöнлунда на Земле Ламберта.

Миккельсену тоже пришлось испытать все те лишения, о которых сообщал Эриксен.

На Земле Ламберта у партии издохла последняя собака, а Миккельсен так страдал от цынги, что совсем не мог передвигаться. Не будь там складов, оставленных Кохом для Эриксена, Миккельсен и Иверсен разделили бы участь своих предшественников!

Подкрепив свои силы и передохнув, они двинулись дальше на юг, но в нескольких десятках километров от места зимовки датской экспедиции 1906—1908 гг. были вынуждены бросить буквально все, чтобы добраться живыми до домика зимовщиков. Отдохнув здесь, Миккельсен и Иверсен пытались вернуться за своими дневниками, но непогода заставила путешественников отказаться от этого намерения. Тогда они, собрав все свои силы, поспешили на юг к месту зимовки „Алабамы", чтобы поручить своим товарищам спасение драгоценных дневников.

Но там, где была „Алабама", стояла только покинутая экспедицией хижина... В ней-то Миккельсен со своим спутником и провел две зимы в ожидании помощи, которая пришла только летом 1912 года. Осенью того же года „арктические Робинзоны", как назвал себя и Иверсена Миккельсен, вернулись в Копенгаген.

Брошенные ими документы и записи были найдены еще в 1911 году, когда зимовщики оправились и отдохнули настолько, что могли предпринять поход на розыски вещей.

Было спасено все, кроме дневников Миккельсена,—их съели медведи!

Экспедиция „Алабамы" и пережитые Миккельсеном и Иверсеном приключения составляют одну из интереснейших страниц истории полярных исследований.

Работы Эриксена, Миккельсена и их отважных спутников были подтверждены и дополнены третьим выдающимся датским полярным путешественником — Кнудом Расмуссеном, который, пожалуй, занимает виднейшее место среди передовых и лучших исследователей Арктики первой трети XX столетия. Поэтому мы отводим описанию его путешествий отдельную главу.

ЭКСПЕДИЦИИ КНУДА РАСМУССЕНА
18000 КМ ПО НЕИССЛЕДОВАННЫМ ОБЛАСТЯМ АРКТИЧЕСКОЙ АМЕРИКИ

Подобно Нансену, Расмуссен был не только исключительно отважным исследователем, человеком широких планов и замечательным их исполнителем, но и блестящим художником слова. Кроме того, Расмуссен, как и Нансен, всегда ставил перед собой обширные задачи большого научного значения и ради разрешения этих задач не останавливался ни перед какими жертвами.

Расмуссен родился в 1879 году в семье датчанина-пастора в Якобсхавне на западном берегу Гренландии. Мать будущего полярного исследователя была дочерью датчанина и эскимоски, поэтому мальчик говорил по-эскимосски, как на своем родном языке. Для эскимосов Расмуссен всегда был своим,— они понимали его и доверяли ему. В свою очередь и он никогда не относился к эскимосам с тем высокомерием, с каким к ним относились и относятся даже лучшие европейские и американские исследователи. В силу своего рождения и приобретенных с детства привычек, Расмуссен сам невольно чувствовал себя представителем угнетенного меньшинства и потому всегда был товарищем, другом своих спутников-эскимосов, а не их хозяином, эксплоатирующим за деньги чужую рабочую силу.



Кнуд Расмуссен

С детских лет К. Расмуссен привык к эскимосскому образу жизни, и это впоследствии сослужило ему неоценимую службу. Привычка жить и устраиваться по-эскимосски дала ему в руки еще одно оружие: во время своих длительных многочисленных санных путешествий Расмуссен обходился почти без европейского провианта и обслуживал себя попути, существуя тем, что добывали охотой он сам и его спутники. Приобретенные еще подростком опыт и умение управлять собаками сделали из Расмуссена „лучшего каюра мира". Благодаря всему этому он довел до совершенства технику санных экспедиций, когда-то впервые введенную Парри, а позднее заново пересмотренную Нансеном.

Последние две свои экспедиции — 1931 и 1932 — 1933 гг.— Расмуссен проводил уже по-новому. В самых широких размерах он стал пользоваться в целях исследования моторными судами и аэропланами. Но все же главнейшая и значительнейшая часть

его работы была произведена во время санных путешествий. Он использовал самые разнообразные технические возможности: от первобытных условий существования в обстановке каменного века до применения аэроплана и радиосвязи. Однако им были сказаны такие знаменательные слова: „Я благословляю от всего сердца судьбу, которая позволила мне родиться в такое время, когда еще не устарело полярное исследование с помощью собачьих упряжек".

И, действительно, собачья упряжка, несмотря на современные средства передвижения в полярных странах (самолет и вездеход), все-таки еще надолго сохранит свое значение при изучении и исследовании арктических областей.

В 1898 году, по окончании школы в Якобсхавне, Расмуссен уезжает в Данию и поступает там в университет. В следующем году он участвует в экспедиции в Лапландию, где изучает быт лапландцев с точки зрения сходства его с бытом гренландских эскимосов.

В 1902—1904 гг. Расмуссен впервые принимает участие в научном путешествии в Гренландию. Это была так называемая „Датская литературная экспедиция" Милиуса Эриксена и Харалда Мольтке. С нею связано „вторичное открытие" залива Мельвиля, огромной бухты в северо-западной Гренландии, долгое время служившей почти непреодолимым препятствием ко всякому сообщению между северной и южной частями страны. Здесь — в области около мыса Йорк — молодой ученый провел свою первую полярную зимовку в условиях самого первобытного существования.

В 1905 году Расмуссен командируется правительством в западную Гренландию для изучения возможности разведения там оленя, а в следующие годы (1906—1908) работает на западном берегу среди полярных эскимосов, собирая материалы по фольклору. Еще через год Расмуссен в качестве переводчика и сведущего лица сопровождает экспедицию Гренландского церковного общества, отправленную к мысу Йорк для организации там миссии. Там в заливе Северной Звезды Расмуссен организует в 1910 году постоянную научно-исследовательскую станцию „Туле" — по имени полулегендарной страны Туле, о которой сообщал в III веке до н. э. первый арктический мореплаватель грек Пифей.

Станция Туле явилась опорным пунктом для последующих экспедиций Расмуссена, а главное — она давала те материальные средства, на которые он мог снаряжать свои экспедиции. На станции, содержавшейся на средства, предоставленные Расмуссену датскими капиталистами, производилась меновая торговля с эскимосами, — они сдавали ценные меха в обмен на оружие, патроны и домашнюю утварь. Поводом к учреждению станции послужило, якобы, то обстоятельство, что после открытия северного полюса Пири сразу прекратился приток европейских и американских товаров в область северо-западной Гренландии. Между тем эскимосы привыкли к европейскому продовольствию, снаряжению и в частности к вооружению. Отстав от своих старых привычек, позабыв свою старую промысловую технику, разучившись пользоваться на охоте луком и стрелами,

копьями и дротиками, привыкнув к спичкам, к керосину, к табаку, к чаю, эскимосы неожиданно очутились в безвыходном положении: они лишились своего, но не приобрели ничего нового. Прекращение подвоза европейских и американских товаров было для эскимосов равносильно гибели. В целях спасения местного населения от голода и была учреждена станция Туле. Это объяснение может удовлетворить только иностранного критика или историка, но не советского читателя! Конечно, несмотря на все симпатии Расмуссена к эскимосам, организация станции была не богоугодным делом, а самым настоящим коммерческим предприятием, хотя Расмуссен не был капиталистом-предпринимателем и всю прибыль обращал на финансирование своих экспедиций и на то, чтобы станция Туле успешно служила второму своему заданию — была опорной базой для научного исследования Гренландии.

За время своих многочисленных экспедиций Расмуссен собрал огромнейшую и богатейшую этнографическую и археологическую коллекцию и подарил ее государству. В этом оправдание его „тульских меновых операций". Ведь иного выхода у Расмуссена не было: ни датские капиталисты, ни датское правительство не дали бы ему денег даром, а тогда не было бы сделано и всего того, что так блестяще совершил Расмуссен.

И вот, мечтая об исследовании полярных стран, Расмуссен вынужден был начать свою деятельность с эксплоатации своих же земляков. Тяжелая трагедия буржуазных полярных исследователей... Ее не знают наши ученые: советское государство не останавливается ни перед какими затратами для проведения научно-исследовательской работы в Арктике, как и во всех областях знания, для возрождения и расцвета культуры и быта народов дальнего севера, как и всех народностей Советского Союза.

Первая экспедиция Туле состоялась в 1912—1913 гг.; в ней участвовали, кроме Расмуссена, Петер Фрейхен и два эскимоса. Расмуссен предполагал пройти в высоких широтах через гренландский ледниковый щит от Эта на западном берегу до неисследованных областей у Датского фьорда и залива Независимости в северо-восточной Гренландии, проверить существование канала Пири, ознакомиться с прилегающей к нему местностью и оказать помощь экспедиции Эйнара Миккельсена и Иверсена, о благополучном исходе которой Расмуссен в то время еще не знал. Путь Расмуссена проходил в значительной своей части севернее 80-й параллели.

Выйдя в поход с 4 санями и 53 собаками, Расмуссен в 26 дней пересек ледниковый щит, питаясь почти исключительно взятым с собой моржовым и нарваловым мясом; запасов европейского провианта было самое ограниченное количество. Пробыв несколько недель в северо-восточной Гренландии и запасшись там, главным образом, мясом мускусных быков, экспедиция пустилась в обратный путь, который прошел вполне благополучно, если не считать, что Расмуссен очень страдал от острого припадка ишиаса. Ледниковый щит был снова пересечен, на этот раз всего в 25 дней. Все путешествие продолжалось пять месяцев, причем все это время участники экспедиции поддер-

живали свое существование по большей части только охотой, т.-е. жили по-эскимосски. Расмуссен доказал, что избранные им методы в общем правильны: в северных областях Гренландии можно путешествовать, рассчитывая в значительной мере на продовольствие, добываемое на месте. Разумеется, такое положение нуждается в поправке: исследователь должен уметь устраиваться по-эскимосски и обходиться минимальным количеством жизненных благ.

В том же 1912 году, когда Расмуссен отправился в свою экспедицию, гренландский ледниковый щит был пересечен швейцарцем Де-Кервеном. Де-Кервен вышел из бухты Диско на западном берегу и прошел в 41 день до Ангмагссалика у Сермилик-фьорда на восточном берегу. Во время путешествия погода была необычайно хорошая, и температура ни разу не падала ниже —23° Ц. Весной следующего года ледниковый щит был пересечен в обратном направлении И. Кохом и А. Вегенером. Прибыв к мысу Бисмарка еще в 1912 году и перезимовав там в тяжелых условиях при температуре, падавшей иногда до —50°Ц, Кох в конце апреля 1913 года вышел со своим спутником в поход через самую широкую часть ледникового щита. Путешественникам сперва сильно мешал западный шторм, но потом он стал затихать и вскоре сменился юго-восточным ветром, что дало возможность поставить на санях паруса. Через два месяца от начала похода Кох и Вегенер спустились к западному берегу у Упернивика. За это время ими было пройдено 1200 км.

Хотя научные результаты Первой экспедиции Туле были весьма значительны, но их надо было закрепить, развивая дальше достигнутый успех. Поэтому через три года Расмуссен приступил к осуществлению своей новой — Второй экспедиции Туле (1916—1918 гг.). Целью ее было исследование и нанесение на карту больших фьордов в северной Гренландии и составление точной описи берегов залива Мельвиля.

Весной 1916 года участники экспедиции высадились в Годтхобе на западном берегу и отправились оттуда на север, пользуясь то моторным ботом, то гребной лодкой, то эскимосскими „умиаками“, то санями. По окончании съемки залива Мельвиля (эту работу проводили сам Расмуссен и Лауге Кох, ныне один из крупнейших мировых полярных исследователей), экспедиция провела лето на станции Туле, занимаясь там археологическими раскопками, и здесь же зазимовала. На следующий год Расмуссен вышел в большой санный поход вдоль северных берегов Гренландии, сопровождаемый Лауге Кохом, шведским ученым ботаником Турильдом Вульфом и четырьмя эскимосами. Этот поход, рассчитанный только на эскимосскую санную технику и находившийся в полной зависимости от промысла и охоты в пути, продолжался свыше полугода — с 6 апреля по 20 октября 1917 года. Из европейского провианта было взято в виде неприкосновенного запаса, на случай крайней нужды, только 65 кг пеммикана, т.-е. сушеного мяса, истолченного в порошок и смешанного с жиром.

Расмуссен надеялся на хороший тюлений промысел в области больших фьордов и на охоту на мускусных быков в северо-восточной Гренландии, где еще Пири видел много этих живот-

ных. План Расмуссена по своей смелости граничил с безумием, но будущее показало, что Расмуссен был прав. Вспомогательные партии в составе 21 саней и 282 собак сопровождали главную экспедицию часть пути, но потом одна за другой отсылались обратно. От северо-западной оконечности Гренландии партия Расмуссена шла уже одна. Интересно отметить, что экспедицией был найден склад, оставленный еще в 1875 году капитаном Нэрсом,—там оказалась отличная баранина!

Через месяц после выхода из Туле Расмуссен и его спутники уже могли приступить к своей основной работе, которой и занимались до конца июня, исследовав за это время на северном побережье Гренландии большие фьорды. Работа протекала в ужасных условиях. Всюду лежал глубокий снег, собаки едва передвигались по нему, выбиваясь из сил. К тому же дело с провиантом обстояло очень плохо. 21 июня был достигнут самый северный пункт — фьорд Де-Лонга, откуда экспедиция повернула обратно. К этому времени снег на морском льду почти весь стаял. Целый месяц полуголодные исследователи брели по пояс в ледяной воде, делая переходы по 12 часов без остановки. Вскоре погиб эскимос Хенрик Ольсен, отправившийся на охоту. Скудные запасы провианта быстро истощались, а рассчитывать на охоту особенно не приходилось. Поэтому пять недель участники экспедиции буквально голодали. 5 августа Расмуссен и его спутники начали подъем на ледниковый щит, и им пришлось затронуть неприкосновенный запас продовольствия,— силы у людей и собак быстро падали. Из 72 собак, взятых с собой, теперь осталось только 14.

Опаснейшее продвижение по ледниковому щиту совершалось с невероятным трудом: путь преграждали могучие потоки талой воды — целые бурные реки. Питаясь одной собачиной, исследователи все же быстро шли вперед и необычайно скоро оставили ледниковый щит позади. 24 августа — в тот день, когда была съедена последняя собака,— экспедиция достигла земли у мыса Агассиц. Тут оказалась масса зайцев, поэтому путешественники немного приободрились. Но до ближайшего населенного пункта — Эта — оставалось еще 225 км. Тогда Расмуссен с одним эскимосом двинулся быстрыми переходами к Эта за помощью, пока Кох, Вульф и двое эскимосов медленно пробирались вперед, поддерживая свое существование охотой на редкую дичь.

Выйдя в поход 25 августа, Расмуссен уже 30-го прибыл в Эта, откуда в ту же ночь была выслана на пяти санях спасательная экспедиция. Через несколько дней она встретилась с партией Коха, но за это время Вульф умер. Таким образом, Вторая экспедиция Туле потребовала двух человеческих жизней. Но ее научные результаты велики: были нанесены на карту залив Мельвиля и почти неизвестные до той поры фьорды северных берегов Гренландии, и эта область изучена в геологическом, ботаническом и археологическом отношениях.

В Третьей экспедиции Туле, состоявшейся в 1919—1920 гг. под начальством Годфреда Хансена, спутника Р. Амундсена по плаванию на „Йоа", сам Расмуссен не участвовал. Целью ее была организация на средства станции в Туле продовольствен-

ных складов на Земле Гранта у мыса Колумбия для Амундсена, который в это время совершал плавание на „Мод" в советских водах Северного морского пути.

Четвертая экспедиция Туле в 1919 году была посвящена Расмуссеном собиранию фольклорных материалов на восточном берегу Гренландии. Для этой цели Расмуссен отправился в Ангмагссалик, где и собрал огромнейшее количество эскимосских легенд и сказаний, обработанных потом Расмуссеном и вошедших в первый из трех томов его капитального труда „Мифы и сказания Гренландии".

Мечтая в течение многих лет об обстоятельном изучении быта и нравов американских эскимосов, Расмуссен смог, наконец, в 1921 году приступить к осуществлению своего давно задуманного плана. Результатом его явилась Пятая экспедиция Туле.

В этой экспедиции, продолжавшейся три года, принимали участие, кроме Кнуда Расмуссена, Петер Фрейхен (картограф и зоолог), Кай Биркет-Смит (этнограф), Хельге Бангстед, Теркель Матиассен, Якоб Ольсен и шесть эскимосов и эскимосок— каюров и швей. Экспедиция зимовала на Датском острове в северной части Гудсонова залива, совершая санные поездки в разных направлениях для собирания этнографического и фольклорного материалов. Сам Расмуссен с тремя спутниками (кинооператором, эскимосом и эскимоской) с 11 марта 1923 года по 23 мая 1924 года проехал на собаках вдоль северного побережья Америки 18 000 км, т. е. расстояние, почти равное половине земного экватора. При этом все время Расмуссен вел эскимосский образ жизни, ничем не отличаясь в своих привычках от тех племен, чьим гостем он был. Знание языка и психологии эскимосов помогло Расмуссену собрать такие материалы, которых не получил бы никто из других европейских или американских исследователей. Конечно, в Гренландии, на Аляске, в арктической Канаде есть немало людей, в совершенстве владеющих эскимосским языком. Но там редко можно встретить европейца или американца, видящего в эскимосе человека. Между тем Расмуссен своим поведением и обращением с эскимосами привлекал к себе их сердца и души. Вот почему он представляет совершенно исключительное явление в истории полярных исследований.

„Великий санный путь" Расмуссена—самое продолжительное и самое интересное санное путешествие, предпринимавшееся когда-либо в полярных странах. За 14 с лишним месяцев был пройден огромный путь от Датского острова до мыса Барроу. Оттуда Расмуссен проехал частью на санях, часть в лодке до Нома. Затем он переплыл на моторной шхуне через Берингов пролив и побывал на советской территории в Уэлене. Таким образом Расмуссеном пройден по морскому льду вдоль берегов Америки весь северо-западный проход. По дороге Расмуссен посетил много разных эскимосских племен,— без преувеличения можно сказать, что за свою жизнь он познакомился со всеми эскимосскими племенами мира, повсюду собирая ценнейший материал по этнографии и фольклору. За время Пятой экспедиции Туле было собрано более 20 тысяч разных предметов.

Экспедиция 1921—1924 гг. была последней санной экспедицией, в которой принимал участие Кнуд Расмуссен. В полярном исследовании наступила новая эра, принесшая с собой и новую, более совершенную технику: аэроплан заменил нарты, радиосвязь — редкую и случайную отправку почты, аэрофотосъемка и кино — старую фотокамеру и походную тетрадь для зарисовки. Позднейшие экспедиции Расмуссена — шестая и седьмая—относятся уже к этой новой эре. На этот раз Расмуссен обращается к исследованию восточной Гренландии. В 1931 году он совершает плавание на быстроходном моторном боте от Юлианехоба до Ангмагссалика и обратно, а затем приступает к большой подготовительной работе по организации двух экспедиций в юго-восточную Гренландию, объединяемых под общим названием Седьмой экспедиции Туле (1932 и 1933 гг.).

Областью работ этих экспедиций было все побережье восточной Гренландии от мыса Фарвель на юге до пролива Скорсби на севере на протяжении 1700 км. В 1932 году был обследован берег к югу от Умивика, а в 1933 году работы продолжались к северу от Умивика до Кангердлугсуака, что связало съемку экспедиции со съемкой, произведенной до этого пункта экспедицией Эйнара Миккельсена в 1932 году. Воздушная съемка была продолжена еще севернее—до берега Блосвиля. О размахе работ Седьмой экспедиции можно судить хотя бы по тому, что в ней принимали участие в 1932 году 37 датчан и 28 эскимосов, 7 моторных ботов и 1 аэроплан, а в 1933 году 45 датчан, 5 других европейцев и 50 эскимосов. За два коротких летних сезона морские и воздушные суда экспедиции проплыли и пролетели у гренландских берегов расстояние, равное двум земным экваторам. Седьмая экспедиция была последней в жизни Расмуссена,—в конце сентября 1933 года он заболел, отравившись мясом. Болезнь осложнилась воспалением легких; Расмуссена перевезли из Гренландии в Копенгаген, и там 21 декабря он умер. В его лице мир потерял видного ученого и выдающегося полярного исследователя.

НОВЕЙШИЕ ЭКСПЕДИЦИИ В ГРЕНЛАНДИЮ

Многие полярные путешественники, приобревшие потом мировую известность, вносили свой вклад в изучение Гренландии. Но исследование ее далеко еще не закончено, и им продолжают энергично заниматься ученые различных стран. За последние годы Гренландией заинтересовались также с точки зрения поисков и выбора наилучшей трассы для организации постоянного воздушного сообщения между Европой и Америкой. Наконец, Гренландия стала служить объектом не только аэрофотосъемок для скорейшего и наиболее точного составления карт как береговых зон, так и внутренних областей, но и киносъемок, преследующих разные цели — и научные и просто коммерческие.

Все это вызвало и продолжает вызывать к жизни целый ряд самых разнообразных экспедиций — вплоть до промысловых — ежедневно отправляющихся в Гренландию. Отметим самые важные из них.

В 1926—1930 гг. Лауге Кох исследовал область на востоке между проливом Скорсби и гаванью „Данмарка“ на Земле Германии, а также значительную часть северо-восточных и северо-западных берегов Гренландии. В 1930—1931 гг. Генри Дж. Уоткинс, руководивший Британской воздушной арктической экспедицией, занимавшейся исследованием воздушного пути между Англией и Канадой, организовал метеорологическую станцию на ледниковом щите на высоте 2000 метров под 67° 3′ с. ш. и 41° 48′ з. д. Метеорологическая станция должна была вести обычные наблюдения, изучая главным образом силу и направление господствующих ветров, количество выпадающих осадков, температурные условия и т. п. Для проведения этих работ предполагалось оставить на станции небольшой персонал и сменять его ежемесячно. Станция находилась на 260 км от береговой базы экспедиции в Ангмагссалике. В действительности условия погоды помешали осуществлению этого плана. Уже со средины октября 1930 года начались сильнейшие пурги, бушевавшие раз-два в неделю. А между тем перед своим отъездом из Англии Уоткинс получил от министерства авиации сведения, что сильная пурга бывает в Ангмагссалике раз в десять лет.

При первой же смене персонала станции, работавшего там с конца августа, оказалось, что путешествие по ледниковому щиту в осеннее, а тем более в зимнее время сопряжено с величайшими опасностями. Пурга следовала за пургой при ветре, дувшем с силою урагана. Понадобилось 15 дней, чтобы пройти первые 15 миль пути! Санная партия достигла своей цели только через 39 дней, истратив по дороге часть топлива и провианта, предназначавшихся для персонала станции.

Надо было решать, что же делать дальше? Можно было оставить на станции двух наблюдателей с тем, чтобы сменить их в марте 1931 года. Или поручить ведение наблюдений всего одному человеку, которого сменили бы в мае. Или же, наконец, закрыть станцию совсем. Отдавая себе полный отчет в важности метеорологических наблюдений на гренландском ледниковом щите, один из участников санной экспедиции — Курто — добровольно вызвался остаться на станции в полном одиночестве до новой смены. 6 декабря 1930 года началось его „дежурство“ на станции, устроенной в конусообразной двойной палатке, натянутой на деревянный каркас. Между обоими полотнищами оставался изоляционный слой воздуха.

В этой-то палатке, которую скоро почти совсем занесло снегом, Курто и прожил до 5 мая 1931 года, в первое время по шести раз в сутки вылезая из своей берлоги, чтобы взглянуть на инструменты и сделать соответствующие записи. Конечно, в случае сильных ветров и очень скверной погоды он никуда не выходил. Но к 22 марта станцию так замело снегом, что Курто вообще уже не мог больше из нее выходить. Так он и просидел до прихода смены в снежном сугробе, в который превратилась его станция. Уже в средине апреля у него окончился керосин, а затем и табак. Прибывшая за Курто санная партия нашла его только благодаря лоскутку от флага, видневшемуся над снежной поверхностью, да по верхушкам различных метеорологических будок с инструментами.

Экспедиция Уоткинса была весьма плодотворна. Побережье к северу от Ангмагссалика было обойдено на судне „Квест" и подробно нанесено на карту на протяжении 300 миль, а затем топографические работы дополнены аэрофотосъемкой. Отдельная партия спустилась к югу от того же пункта на 600 миль, нанеся на карту берег до мыса Фарвель, т.-е. уточнив работу, произведенную еще в 1883 году Холмом. Две санных партии пересекли ледниковый щит, одна под начальством Римилла от Ангмагссалика до Хольстейнсборга, другая под начальством Скотта от Умивика на восточном берегу до Ивигтута на западном берегу. Партия Скотта предварительно прошла вдоль ледникового щита параллельно восточному берегу от Ангмагссалика до самого Умивика. Партия Римилла впервые произвела интересный опыт, взяв с собой каяки для переправы через потоки талой воды на ледниковом щите. Сам Уоткинс обследовал внутреннюю область между Ангмагссаликом и горой Форель (3500 метров над уровнем моря). Экспедиция располагала двумя легкими аэропланами, приспособленными для подъема с воды и с ледяной поверхности.

Для продолжения работ 1930—1931 гг. Уоткинс в 1932 году снова отправился в восточную Гренландию во главе небольшой экспедиции, но вскоре погиб там, утонув во время плавания на каяке вдоль стены ледника, спускавшегося в море. Смерть похитила талантливого исследователя в очень молодом возрасте,— ему было всего 25 лет. Следует отметить, что Уоткинс собирался предпринять в 1932 году большую экспедицию в Антарктику, но вынужден был отказаться от этого плана за невозможностью собрать необходимые средства. Создавшаяся обстановка привела его в восточную Гренландию...

В те же годы, когда на восточном берегу работала первая экспедиция Уоткинса, на западном берегу провела значительную научно-исследовательскую работу немецкая экспедиция Альфреда Вегенера, автора гипотезы о горизонтальном перемещении материков, как бы плавающих в тяжелой пластической массе, находящейся под земной корой, и одного из виднейших специалистов-глациологов, т.-е. исследователей, изучающих свойства льдов. Вегенер был не новичком в арктических путешествиях,— он уже принимал участие в экспедиции Милиуса Эриксена в 1906—1908 гг. и И. П. Коха в 1912—1913 гг. На этот раз, будучи сам начальником экспедиции, он поставил себе такие задачи: исследование и определение мощности гренландского ледникового щита, ознакомление с рельефом и характером покрываемой им суши, производство разных метеорологических и аэрологических наблюдений для изучения гренландского климата и т. п.

Метеорологические, аэрологические и глациологические наблюдения должны были вестись на трех станциях в течение целого года,— одну из них предполагалось организовать на западном берегу, вторую — на восточном, третью — на ледниковом щите посредине между обеими станциями. Для осуществления своего плана Вегенер выбрал такую область материкового льда, которой еще никто не посещал,— под 71° с. ш. Она лежала к северу от маршрута Де-Кервена и к югу от пути Коха

и Вегенера (1912 г.). Так как западный берег раньше очищается от льдов, то база экспедиции была выбрана в западной Гренландии в районе Уманака, который был обследован еще во время предварительной экспедиции в 1929 году.

Экспедиция в составе персонала западной и центральной станций вышла в плавание 1 апреля 1930 года из Копенгагена на пароходе „Диско", который вез также главную часть тяжелого багажа (100 тонн) и должен был погрузить в Исландии 25 лошадей. Остальное снаряжение было отправлено на другом пароходе. Участники восточной партии должны были прибыть позднее,— местом их назначения был пролив Скорсби.

Из спутников Вегенера немцев с Гренландией были знакомы только Георги, Лёве и Зорге, участники предварительной поездки 1929 года. Зимовали же в Арктике лишь сам Вегенер и исландец Вигфус Сигурдсон, который отправился в экспедицию заведующим лошадьми. Лошади были взяты для доставки грузов на ледниковый щит к месту постройки Западной станции, а для передвижения по ледниковому щиту Вегенер вез с собой двое аэросаней, считая их наиболее пригодными для этой цели.

15 апреля экспедиция прибыла в Хольстейнсборг и приступила к выгрузке вещей, которые должно было забрать судно меньших размеров, но с ледовой обшивкой, приспособленное для дальнейшего плавания во льдах к Уманаку. Эта перегрузка багажа, доставка его в Уманакский фьорд к кромке берегового льда и перевозка дальше на берег, а оттуда к месту постройки дороги на край ледникового щита заняли очень много времени, и только 17 июня все „2500 ящиков, ящичков и жестянок" стояли и лежали „беспорядочной кучей на узкой каменистой береговой полосе". Теперь надо было перевезти все к месту постройки зимнего дома, построить этот дом и начать доставку провианта и снаряжения на место будущей центральной станции—„Айсмитте"—на 400 км, на высоте 3000 метров. Все эти работы были связаны с огромными трудностями и задержками, а между тем лето проходило. Понятно поэтому, что долгое время ни о какой научной работе не могло быть и речи. Все участники экспедиции превратились в каюров, погонщиков, возчиков, носильщиков.

15 июля отправилась в поход на 400 км первая санная партия в составе Георги, Леве и Вейкена для постройки Айсмитте. Лёве по плану должен был вернуться на базу с 200 км, а Вейкен пробыть в Айсмитте два-три дня и затем также вернуться на западную станцию. По плану Вегенера, в Айсмитте, являвшейся, как он сам говорил, „главной целью всего предприятия", надо было доставить в три санных поездки между 20 июня и 5 октября на 20 собачьих упряжках 3300 кг полезного груза. Разный дополнительный груз и оборудование центральной станции должны были доставить аэросани. Осуществление этого плана было связано с решением таких проблем, которые до сих пор не были известны полярному исследованию. Надо было организовать, снабдить и поддерживать станцию, отстоящую на 400 км от главной базы, и предусмотреть ее оборудование и снаряжение при никому не ведомых климатических условиях. Но эти проблемы были в значительной своей части решены, хотя позд-

нее оказалось, что минимальный вес необходимого снаряжения, оборудования, топлива и продовольствия должен был бы превышать запроектированный!

Прибыв 30 июля на 400 км с шестью санями и с грузом в 1620 кг (в том числе 600 кг снаряжения и 150 кг продовольствия и горючего для Айсмитте), Георги и Вейкен с помощью четырех гренландцев приступили к сооружению будки для термометров и к установке ртутных барометров. 1 августа Вейкен с гренландцами выехали в обратный путь, и Георги остался на станции в полном одиночестве.

В ночь на 7 августа Вейкен прибыл на базу экспедиции, пройдя на собаках 400 км в шесть суток. Почти у самой Западной станции он встретился с Лёве, выехавшим в Айсмитте с семью санями. Погода стояла тихая, и потому Лёве совершил поездку в двенадцать дней и 18 августа был уже на станции, доставив туда 1000 кг разного груза. К этому времени Георги довольно сносно обосновался в Айсмитте, выкопав во льду „подземную камеру", которой впоследствии предстояло превратиться в „зимний дом". На другой день Лёве с пятью гренландцами отправился на Западную станцию, и Георги снова остался один. Пока одиночество не очень его угнетало. Он жаловался только на то, что, вопреки всяческим ожиданиям, погода в Айсмитте была все время плохая. Между тем Вегенер предполагал, что в этой области будет наблюдаться, если и не длительное, то все же довольно стойкое высокое давление с преобладанием хорошей, ясной погоды. В действительности же „все выходило наоборот". „Ледниковый антициклон", который предстояло изучать в Айсмитте, на самом деле не обнаруживался, и потому преобладала дурная погода со снегопадами, которая лишь изредка прерывалась хорошей погодой.

26 августа Лёве вернулся на Западную станцию, совершив обратный переход в шесть дней. Через четыре дня к Айсмитте вышла третья санная партия в составе Зорге, Велькена и Юльга с семью гренландцами, доставившая туда 13 сентября 1500 кг продовольствия, керосина и разного снаряжения. На другой день Юльг и Велькен с гренландцами покинули Айсмитте, захватив с собой записку Георги, в которой тот сообщал Вегенеру, что зимовщики согласны на уменьшение запаса керосина и отказываются от дома палатки для зимнего жилья, но просят доставить им дополнительно в Айсмитте научные инструменты, радиооборудование и пр. Эта записка объясняется тем, что за поздним временем уже нельзя было ожидать присылки в Айсмитте еще нескольких санных партий. Между тем оборудование и снабжение Айсмитте далеко еще не были закончены. Не было доставлено достаточного количества керосина, не был привезен зимний дом, не было еще всех предметов научного оборудования. Не было и радиостанции. Зимовщики отказывались от зимнего дома-палатки, рассчитывая перезимовать и в летней палатке, поставленной глубоко под ледяной поверхностью в выкопанном для этого большом помещении. Если бы в силу непреодолимых препятствий ни одна дополнительная санная (или аэросанная) партия до Айсмитте не дошла, то Георги намеревался 20 октября выйти на запад с ручными санями (без собак,

которых у зимовщиков не было), ибо без нового подвоза керосина провести в Айсмитте зиму было невозможно.

Обо всем этом Георги писал, потому что Вегенер сообщил ему через Зорге, что если аэросани не будут работать, вопреки всем ожиданиям, то все недостающее будет довезено зимовщикам за одну или за несколько санных поездок на собаках. Но в действительности аэросани не смогли ничего доставить, а санная поездка состоялась всего лишь одна, когда в Айсмитте прибыл сам Вегенер.

Получив 21 сентября письмо от Георги, Вегенер решил лично отправиться в Айсмитте, предвидя необходимость важных решений, принять которые мог только он. К тому же на Западной станции не было известно, удалось ли аэросаням с зимним домом и запасом керосина достичь Айсмитте. Переброска грузов на аэросанях началась с 5 сентября. Пользуясь промежуточными базами с запасами горючего, аэросани к 17 сентября доставили на 200 км 1000 кг горючего и масла и 1400 кг разного груза, в том числе дом для зимовки. Но продвинуться дальше 200 км обоим саням не удалось, и, проведя здесь несколько дней в тщетных попытках проехать на восток, аэросани отправились обратно, причем по дороге застряли в снегу. Пришлось покинуть одни сани на 50 км, а другие — на 41 км от базы. Вывезти их до наступления весны так и не удалось.

Санная поездка Вегенера была самой тяжелой и продолжительной из всех. Он вышел в поход 22 сентября с Лёве и 13 гренландцами на 15 собачьих упряжках и на следующий день вечером встретился с командой аэросаней, возвращавшейся на базу. 28 сентября, когда партия добралась только до 62 км при сильном встречном ветре и морозе —27°, спутники Вегенера гренландцы заявили о своем желании вернуться домой. После долгих переговоров удалось убедить четырех человек ехать дальше. Но восемь гренландцев повернули на запад. Тринадцатый гренландец еще раньше ушел с аэросанной командой.

Поход Вегенера продолжался с шестью санями, которые везли 2000 кг полезного груза. Но скорость продвижения все падала и падала. Собаки тонули в снегу, а сани не раз увязали в нем до самых перекладин. 7 октября на 151 км партию покинули еще трое гренландцев, измученных тяжелой дорогой, и Вегенер с Лёве остались только с одним гренландцем — Расмусом. Надо было спешить, — 20 октября Георги и Зорге должны были покинуть Айсмитте. Но к этому сроку Вегенер и Лёве добрались лишь до 292 км, оставив по дороге в разных местах почти весь груз, предназначенный для Айсмитте. Теперь они везли с собой только один бидон керосину, палатку, парусиновое ведро, лопату и фонарь. 24 октября путешественники дошли до 335 км и пробыли здесь весь следующий день в ожидании Зорге и Георги, которые по расчету дожны были в этот день подойти сюда. Температура в это время даже днем опускалась до —40°.

Решив, что Зорге и Георги, вопреки своему заявлению, все же остались зимовать в Айсмитте, Вегенер 26 октября тронулся снова на восток. Дальнейший путь превратился в „бегство вперед“: собачьего корма оставалось только на 2½ дня. Сред-

ние температуры в последние дни похода были ниже —50°. Пар от дыхания людей и животных замерзал в виде маленьких ледяных кристалликов, и за караваном постоянно тянулся „туманный хвост“ в километр длиною. Собак едва удавалось гнать вперед против встречного ветра. По ночам, во время лагерных стоянок, голодные псы старались ворваться в палатку. 28 октября на 376 км собаки съели последнюю половинную порцию. На другой день пришлось бросить на 390 км весь груз. Утром 30 октября у путешественников не было уже ни капли керосину. Но все же через несколько часов в туман при —52° мороза они прибыли на станцию Айсмитте, застав там зимовщиков.

Ледяная пещера, в которой жили Георги и Зорге, показалась прибывшим раем, хотя в ней была температура —5°!

Таким образом поездка Вегенера не принесла никакой пользы зимовщикам,— их запасы продовольствия и горючего не были пополнены. Результат тяжелого похода свелся только к тому, что Вегенер успел захватить зимовщиков на станции. Значит, для обеих партий миновала опасность разойтись в пути.

Ближайшее будущее не предвещало ничего доброго. Вегенер и его спутники не могли остаться в Айсмитте зимовать,— на станции нехватило бы провианта на пятерых. С другой стороны, у Лёве оказались отмороженными пальцы ног, итти снова в далекий поход он не мог. В результате было решено, что зимовать в Айсмитте будут трое: Георги, Зорге и Лёве, а Вегенер с Расмусом вернутся на Западную станцию.

Впоследствии Георги и Зорге не раз упрекали в том, что они, считая невозможной зимовку при недостаточных запасах провианта и горючего, все же не покинули Айсмитте 20 октября, как писали Вегенеру. Это заставило начальника экспедиции предпринять свой опасный и совершенно бесполезный поход, который на обратном пути для Вегенера и его спутника оказался роковым.

Георги объясняет свое решение так: в средине сентября, при отъезде со станции третьей санной партии, они с Зорге считали зимовку в Айсмитте невозможной, но позднее у них накопился некоторый опыт, который, если и не давал полной уверенности в благополучном проведении зимовки, то все же делал ее до известной степени осуществимой. И кроме того оба ученые сочли своей обязанностью по отношению к экспедиции использовать всякую возможность до конца. Сам Вегенер, ознакомившись с положением дел на станции, счел это решение правильным.

1 ноября Вегенер и Расмус отправились обратно на запад на двоих санях с 17 собаками. Оба путешественника физически были совершенно здоровы; казалось, трудности только что проделанного сорокадневного пути не оставили на них никаких следов.

Но ни Вегенер, ни Расмус не достигли Западной станции. Оба они погибли. Труп Вегенера был найден в мае следующего года на 189 км в ледяной могиле, вырытой с трогательной заботливостью Расмусом. Путь самого Расмуса удалось проследить до 155 км, однако тела его не нашли...

Судя по всему, Вегенер умер не во время похода, и, вероятно, в палатке, от сердечной слабости, вызванной переутомлением. После смерти начальника Расмус взял с собой его мешок с инструментами и дневником, чтобы доставить все это на Западную станцию, но, повидимому, вскоре тоже выбился из сил и замерз.

Зимовка в Айсмитте прошла вполне благополучно, и в мае 1931 года двое зимовщиков были вывезены со станции. Георги же пробыл в Айсмитте еще три месяца — до полной ее эвакуации и продолжал вести метеорологические и аэрологические наблюдения. В конце июля на станцию прибыли двое аэросаней, и приехавший с ними Зорге занялся вместе с Георги измерением толщины ледникового покрова. Работы на Западной станции, где зимний дом был закончен постройкой в конце октября, все время проводились по плану.

„Немецкая Гренландская экспедиция Альфреда Вегенера", руководимая после гибели ее начальника братом покойного, Куртом Вегенером, дала весьма ценные научные результаты. Кроме обычных метеорологических наблюдений и наблюдений аэрологических (путем пуска шаров-пилотов и змейковых аппаратов), которые велись на всех трех станциях, участники экспедиции занимались изучением свойств материкового льда, измерением его толщины, измерением силы тяжести и геодезическими работами. Особенно интересна для нас работа по измерению толщи материкового льда методами сейсмических наблюдений (путем производства взрывов и наблюдения над скоростью распространения прямой звуковой волны и волны отраженной от скалистой почвы, на которой лежит материковый лед). Позднее те же методы применялись экспедицией М. М. Ермолаева, зимовавшей в 1932—1933 гг. в Русской гавани, при измерении толщины новоземельского ледникового покрова. В этой экспедиции принимал участие и один из спутников Вегенера — немецкий ученый Курт Велькен, гляциолог, специалист по измерению ледниковой толщи.

Восточная станция экспедиции Вегенера, ведшая совершенно самостоятельное существование и не находившаяся в прямой радиосвязи с Западной станцией, занималась, главным образом, метеорологическими и аэрологическими наблюдениями. Большим пробелом в работе Айсмитте было отсутствие радиосвязи. Если бы осенью 1930 года аэросаням удалось доставить на эту станцию радиооборудование и радиста, судьба Вегенера была бы, наверное, иной. Вообще опыт применения на гренландском ледниковом щите аэросаней в качестве транспортного средства оказался малоудачным. Аэросани не справлялись с возложенными на них задачами и не годились для грузовых перевозок, тем более по свежевыпавшему снегу и при встречном ветре.

Наблюдения Западной станции и Айсмитте над свойствами материкового льда, измерения его толщины и другие гляциологические исследования дали возможность вычертить профиль толщины гренландского ледникового покрова от западного берега Гренландии до Айсмитте. Эти наблюдения показывают, что общее количество льда в Гренландии составляет

около трех миллионов кубических километров! Масса его почти равняется массе всего европейского материка со всеми его горами. Если бы скопившийся в Гренландии лед растаял, то количество воды превысило бы в сорок раз количество воды, содержащейся в Северном и Балтийском морях! Уровень всех морей и океанов поднялся бы не менее, чем на 8 метров, и все низменные места во всех частях света были бы затоплены.

В том же 1931 году, когда закончились работы экспедиции А. Вегенера, американец Паркер Кремер и немецкий летчик капитан фон-Гронау совершили два пересечения Гренландии по воздуху, причем Кремер погиб в море на обратном пути в Европу, а Гронау в восемь часов пересек Гренландию на гидроплане от пролива Скорсби на восточном берегу до Суккертоппа — на западном и благополучно прибыл в Чикаго.

Тогда же два норвежских спортсмена Мерен и Хейгор пересекли на лыжах гренландский ледниковый щит от Камаруюкского ледника на западном берегу под 71° 10′ с. ш. (где они встретились с участниками экспедиции Вегенера) до ледника Вальтерсхаузена вблизи фьорда Франца-Иосифа — на восточном, при высшей точке подъема в 2800 метров. Оба норвежца шли налегке с двумя санями и 16 собаками, почти не везя с собой никакого научного снаряжения. При подъеме на ледниковый щит они воспользовались готовой дорогой экспедиции Вегенера, а область опасных трещин миновали, следуя путем, размеченным вехами, которые были поставлены здесь тоже немцами. В результате переход через ледниковый щит был осуществлен в сравнительно короткий срок — в 50 дней. Вся экспедиция от отплытия из Копенгагена до возвращения в Норвегию продолжалась только два с половиной месяца. В 1933 году известный американский летчик Чарльз Линдберг с женой совершил несколько полетов над Гренландией.

Из экспедиций в Гренландию в самые последние годы упомянем прежде всего датскую экспедицию Лауге Коха, работавшую на восточном берегу между 73° и 74° с. ш. в течение трех лет — с 1931 по 1934 год. В ней участвовало свыше ста человек, в том числе 20 геологов, 28 авиаторов и аэрофотосъемщиков, 30 топографов и т. д. Работы производились на трех главных станциях, снабженных радиоустановками. В распоряжении экспедиции были два парохода — „Густав Холм“ и „Годтхоб“, четырнадцать моторных лодок и два гидроплана.

Благодаря своему богатому и разнообразному снабжению и снаряжению экспедиция дала столь же богатые научные результаты как по количеству, так и по качеству. Были проведены работы топографические, дополненные аэрофотосъемками, геологические, ботанические, зоологические, археологические.

Научно-исседовательской работой в восточной Гренландии занимались также в 1934—1935 гг. доктор Шарко и датчанин Эйнар Миккельсен, изучавший в 1932 году берег Блосвиля и область Кангердлугсуака. Экспедиция располагала для своих работ двумя гидропланами. Летом 1934 года гренландский ледниковый покров пересекли две английских экспедиции — М. Линдсея на собаках и Дж. Грайерсона на самолете. Линд-

сей прошел 600 миль от Якобсхавна на западном берегу до пролива Скорсби, а затем спустился к югу до фьорда Сермелик. Санный поход длился 103 дня, за которые было пройдено 1200 миль.

Грайерсон перелетел через Гренландию от Ангмагссалика до Годтхоба в пять с половиной часов. Таким образом меньше чем за 50 лет — от первого пересечения ледникового щита Нансеном (1888 г.) до перелета Грайерсона — в методах продвижения по Гренландии произошли колоссальные изменения и достигнуты огромнейшие успехи.

Оставляя в стороне менее значительные экспедиции последних лет, упомянем лишь несколько норвежских научно-исследовательских экспедиций на восточный берег Гренландии. Выше мы уже отмечали оккупацию Норвегией в 1931 году части восточного берега Гренландии; в 1932 году была оккупирована новая прибрежная полоса на южном берегу. Обе эти области имеют для Норвегии очень большое значение, как промысловые базы для зверобойных судов. Для фактического закрепления своих прав Норвегия организовала несколько постоянных радиостанций на восточном берегу и построила там зимовочные поселки. Дания опротестовала в Международном трибунале в Гааге действия Норвегии и потребовала признания ее оккупации незаконной. Решение Гаагского трибунала состоялось в пользу Дании, и норвежское правительство обещало ему подчиниться, но норвежские постоянные гренландские станции и промысловые зимовья продолжают существовать и до сих пор.

В связи с оккупацией Норвегией гренландских территорий состоялось несколько норвежских научно-исследовательских экспедиций в Гренландию. Летом 1930 года восточные берега ее посетили две экспедиции Норвежского института по исследованию Свальбарда (Шпицбергена) и Ледовитого океана: одна — на моторной шхуне под начальством „Исбьерн“ известного полярного путешественника А. Хуля, участника похода „Красина“ в 1928 году; другая — на „Хеймене“ под начальством проф. Фогта. Этими обеими экспедициями были выполнены различные океанографические, топографические, зоологические и биологические работы. Хуль провел обследование берега между 72° 40′ и 75° с. ш., а Фогт работал на юго-востоке в районе Умивика.

На судне „Хеймен“ была также промысловая группа под начальством Финна Девольда, который осуществил норвежскую оккупацию восточного побережья, подняв по собственному почину норвежский флаг в Мюгбукте севернее пролива Скорсби. В этой области еще в 1930 году, во время экспедиции того же А. Хуля на судне „Веслекари“, были построены в 19 местах хижины для промышленников, а в Мюгбукте установлен коротковолновой радиопередатчик.

В настоящее время на восточном берегу находятся две норвежские постоянные радио-метеорологические станции: в Тургильсбю (юго-восточная Гренландия) и в Мюгбукте (северо-восточная Гренландия).

На этом мы заканчиваем краткий обзор истории изучения Гренландии, которая долго еще будет привлекать к себе на-

учно-исследовательскую мысль. Кроме того, многие ее области, в особенности по восточному и северо-восточному берегам, являются районами зверобойного морского промысла, и потому с ними связаны экономические интересы как Дании, так и Норвегии. И обе эти страны наперебой занимаются исследованием промысловых богатств Гренландии — самого большого в мире острова и менее всех населенного (по данным на 1 октября 1930 года население Гренландии состоит всего из 16 630 человек).

Отметим кстати, что в Дании всеми вопросами, касающимися Гренландии, занимается так называемое Гренландское Управление в Копенгагене, ведающее делами колоний. Этому Управлению принадлежит торговая монополия на ввоз в Гренландию и вывоз из нее товаров, равно как и право регулировать цены на них. Во время плохих сезонов промысла и охоты Управление ввозит в страну европейское продовольствие, но принимает все меры к тому, чтобы местное население не надеялось на постоянную поддержку со стороны государства и старалось обходиться своими силами и средствами. Никаких научно-исследовательских учреждений Гренландское Управление не содержит.

С 1924 года в Копенгагене функционирует „Комитет Скорсбисунда"— частное учреждение, в задачу которого первоначально входили устройство туземного поселка у Скорсбисунда в Восточной Гренландии и переселение туда части избыточного эскимосского населения из Ангмагссалика. Эти цели были вскоре достигнуты, однако Комитет продолжает существовать и доныне, и под его руководством в Гренландии проводится значительная научно-исследовательская работа. Так, уже упоминавшаяся экспедиция Эйнара Миккельсена 1930 года, изучавшая берег Блосвиля и область Кангердлугсуака, была организована Комитетом.

Выше мы говорили о работах в восточной Гренландии французского полярного исследователя Шарко, совершившего несколько плаваний к ее берегам. К сожалению, этот крупный ученый, известный главным образом своими антарктическими экспедициями, погиб в ночь на 16 сентября 1936 года у западных берегов Исландии во время сильной бури. Летние месяцы 1936 года Шарко провел в области Скорсбисунда на своем экспедиционном судне „Пуркуа-па?" и, собрав там ценные научные материалы, отправился в Рейкиявик в Исландии, чтобы пройти потом в Копенгаген. Из-за плохой видимости капитан не разобрал огней прибрежных маяков, и судно выскочило на каменистую гряду и разбилось. Погибла вся команда, кроме одного матроса, и весь научный состав экспедиции.

ИССЛЕДОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ АМЕРИКИ ОТ ВТОРОЙ ЭКСПЕДИЦИИ „ФРАМА" ДО НАШИХ ДНЕЙ

Если взглянуть на карту Северной Америки, то мы увидим, что в обширной области к северу от берегов Аляски и отчасти Канады (между меридианом, проходящим через середину Берингова пролива, и меридианом, проходящим к западу от Земли Бенкса) нет никаких островов. Конечно, с уверенностью это можно сказать только относительно уже обследованной части сектора.

В этой области, южная часть которой занята морем Бофора, находится так называемый „полюс наибольшей недоступности“, и она, пожалуй, заключает в себе значительную долю „белого пятна“, еще не исчезнувшего на картах Арктики. Район „наибольшей недоступности“ является не кругом, с северным полюсом в центре его, а неправильным многоугольником, захватывающим частично и самый полюс. Океан здесь почти всегда покрыт льдом, и потому плавание по нему судов связано с огромнейшими трудностями. Морской же лед не образует сплошных ровных полей, по которым могли бы легко и уверенно передвигаться нарты с собаками. До советских полярных воздушных экспедиций 1937 года из всех полярных исследователей к области „наибольшей недоступности“ ближе всех подходил Пири, когда он достиг северного полюса, выйдя к нему от мыса Колумбия на Земле Гранта.

С другой стороны обширный сектор, границами которого являются 125-й и 65-й западные меридианы, сплошь занят различными землями и островами — большими и малыми. Если представить себе огромный треугольник, вершиной своей упирающийся в северный полюс, а основанием — в северный берег Канады, то вся поверхность этого треугольника будет испещрена островами, причудливые очертания которых образуют какой-то лабиринт. Это — Канадский арктический архипелаг, исследование которого хотя и легче области к северу от Аляски, но все же до сих пор еще не закончено.

Почти в течение всего XIX столетия экспедиции в американский сектор Арктики предпринимались или в связи с поисками северо-западного морского пути, или с целью достижения северного полюса через пролив Смита. Во время этих экспедиций было подробно и тщательно исследовано все североамериканское побережье от Гудсонова залива до Берингова пролива, и многочисленные земли и острова, относящиеся к южной части канадского архипелага. Но детальное изучение верхней части этого „треугольника“ было начато лишь в конце минувшего века, а исследование области моря Бофора — даже в первом десятилетии нашего века.

Правда, одна из английских экспедиций, ставившая себе задачей достижение северного полюса через пролив Смита и при решении ее потерпевшая неудачу, провела очень большую работу на северном и северо-восточном берегах Земли Гранта, т. е. в самой северной части канадского арктического архипелага. Это была уже дважды упоминавшаяся нами экспедиция Джорджа Нэрса, во время которой санная партия под начальством Альберта Маркхема в мае 1876 года прошла в северо-западном направлении от мыса Колумбия на Земле Гранта до 83° 20′ 26″ с. ш.

Со времени экспедиции Нэрса новых попыток к исследованию этой области не предпринималось, если не считать неудачной экспедиции Грили, зимовавшей на восточном берегу Земли Гранта, и экспедиций Пири, преследовавших свои особые цели. Лишь в 1898 году сюда направилась новая большая научно-исследовательская экспедиция под начальством Отто Свердрупа.

Отто Свердруп, умерший в 1930 году вслед за Нансеном, приобрел мировую известность после блестящего плавания „Фрама“, которым он командовал. В 1898 году он получил предложение стать во главе большой арктической экспедиции на том же „Фраме“ для исследования берегов северной Гренландии. Экспедиция должна была пройти в Ледовитый океан через пролив Смита и его продолжение — бассейн Кэйна и каналы Кеннеди и Робсона и, если удастся, обойти вокруг всей Гренландии. Впрочем, организаторы экспедиции — Аксель Хейберг и богатые пивовары братья Рингнес, оказавшие в свое время крупную денежную поддержку Нансену,— предоставили Свердрупу полную свободу действий, и он решил заняться исследованием тех „белых мест на карте“, которых все еще много в Арктике. Свердрупу очень хотелось „окрасить их в норвежские национальные цвета“. В состав экспедиции входило 16 человек, в том числе четверо ученых.

24 июня 1898 года „Фрам“, заново отремонтированный, вышел в свое плавание, намереваясь пройти вдоль западных берегов Гренландии как можно дальше к северу, следуя проливом Смита. Но ледовые условия были в том году неблагоприятными, и „Фрам“ был остановлен тяжелыми льдами у восточных берегов Земли Эллесмера к северу от мыса Сэбин в проливе Райса. В средине августа Свердруп стал готовиться к зимовке. Одновременно с „Фрамом“ и неподалеку от него зазимовал Пири, тоже пытавшийся достигнуть высоких северных широт на „Уиндуорде“. Здесь когда-то погибли с голоду участники экспедиции Грили. Но норвежцы нашли у этих берегов много дичи, а также тюленей, моржей и белых медведей и удачной охотой пополняли свои продовольственные запасы.

Восточный берег Земли Эллесмера уже не раз посещался раньше экспедициями, проникавшими в пролив Смита. Но зато ее западный берег оставался почти неисследованным. Здесь побывали только лейтенант Олдрич, участник экспедиции Нэрса, достигший мыса Альфреда-Эрнста на северо-западном берегу, и лейтенант Локвуд, спутник Грили, открывший фьорд Грили. Поэтому Свердруп перенес поле своей деятельности с востока на запад. Весной 1899 года две санных партии, самого Свердрупа и Бэя, пересекли Землю Эллесмера и затем благополучно вернулись на „Фрам“. Летом „Фрам“ намеревался возобновить свое плавание к северу, но льды упорно преграждали путь; поэтому Свердруп спустился к югу и затем повернул на запад, следуя проливом Джонса.

Весь южный берег Земли Эллесмера был покрыт „роскошной“ арктической растительностью, что сулило обильную охоту. Вскоре „Фрам“ был снова задержан в своем продвижении — на этот раз уже не льдами, а густым туманом. Пришлось остановиться на вторую зимовку в Хавнефьорде. В течение осени было предпринято несколько поездок на запад с целью устройства вспомогательных складов. Удачная охота на мускусных быков очень содействовала увеличению продовольственных возможностей. Ранней весной 1900 года девять человек отправились в далекую санную поездку; пятеро из них должны были вернуться через десять дней пути после достижения места главного

склада. Партия сначала продвигалась вдоль неисследованных западных берегов Земли Эллесмера, а затем, миновав опасные „Врата ада“ — узкий пролив с бурным течением, несшим с собой льдины, повернула на северо-запад и вышла на высокий берег Земли Акселя Хейберга. Достигнув 80° 55′ с. ш., Свердруп вынужден был повернуть обратно, боясь, как бы состояние льдов во „Вратах ада“ не помешало путешественникам переправиться на Землю Эллесмера. Однако, поборов все трудности пути, участники похода благополучно вернулись на свою базу.

Тем временем вторая партия, под начальством Исаксена, возвращаясь на базу после ухода партии Свердрупа на запад, открыла два острова Рингнесов и нанесла на карту исследованный берег.

По прибытии на „Фрам“ Свердруп решил продолжать плавание сперва вдоль пролива Джонса, а затем на север по проливу Кардигана. Но встречные течения все время выносили „Фрам“ обратно, и целый месяц экспедиция провела в этой области, то продвигаясь на север, то снова возвращаясь на юг. И здесь была масса дичи повсюду „и на земле, и в воде, и в воздухе“; участники экспедиции наедались доотвала мясом моржей, мускусных быков, утками, куропатками.

Миновала третья зима, и с наступлением весны вновь начались санные поездки. Партия Исаксена приступила к изучению островов Рингнесов и назвала один из них островом Амунда Рингнеса, а другой — островом Эллефа Рингнеса. Партия же Свердрупа подробно исследовала Землю Акселя Хейберга. В июне 1901 года обе партии вернулись на „Фрам“, выполнив большую научную работу. Можно было подумать и об отплытии домой. Но, хотя льды в проливе Джонса и вскрылись, однако „Фрам“ попрежнему оставался затертым ими. Пришлось провести здесь и четвертую зиму. Весной 1902 года были предприняты санные поездки, в результате которых Свердруп исследовал западный берег Земли Эллесмера от фьорда Грили до Земли Локка и открыл пролив Нансена, закончив нанесение на карту почти всего западного берега Земли Эллесмера. Партия же Исаксена прошла вдоль канала Веллингтона к югу до острова Бичи, посетив склады пятидесятилетней давности, оставшиеся там со времен поисков Франклина. Третья партия проплыла на лодке вдоль северного берега Северного Девона, нанеся на карту еще неисследованные берега его.

В июле все три партии вернулись на „Фрам“, который 8 августа вышел изо льдов и направился в Норвегию. За время своей многолетней экспедиции Свердруп открыл около 100 000 кв. миль неизвестных земель и в значительной части нанес их на карты. Все вновь открытые земли были объявлены владением Норвегии, но впоследствии Норвегия отказалась от них и подтвердила права Канады на все открытия Свердрупа. Канадское правительство приобрело от Свердрупа за 67 000 долларов все его карты, заметки, дневники и всякие документы, относящиеся к этой экспедиции.

Открытия Отто Свердрупа были подтверждены американским исследователем Дональдом Мак-Милланом, который предпринял в 1913—1917 гг. экспедицию для изучения и нанесения на карту

Земли Крокера,— горы ее якобы видел еще в 1906 году Роберт Пири в северо-западном направлении от Земли Эллесмера. Мак-Миллан решил пересечь эту землю и пройти к северу проливом Эврика, отделяющим ее и Землю Гранта от Земли Акселя Хейберга. Оставив гренландский поселок Эта на восточном берегу пролива Смита в феврале 1914 года, Мак-Миллан пересек с востока на запад Землю Эллесмера и дошел до мыса Томаса Хеббарда. Оттуда по морскому льду участники экспедиции отправились дальше, пока не достигли на 82° 30′ с. ш. и 108° 22′ з. д., того пункта, где, по утверждению Пири, должна была быть земля. Но никаких признаков ее в этой области не оказалось. Вероятно, Пири был введен в заблуждение миражем. Да и кроме того горы Земли Крокера несомненно были бы гигантской высоты, если бы их можно было разглядеть на расстоянии двухсот миль, которое отделяло Пири от них.

Мак-Миллан провел в Арктике четыре года, так как в 1915 году судно, посланное за ним, из-за тяжелых льдов не дошло до Эты и зазимовало на 76° 30′ с. ш. Все же удалось снестись с партией Мак-Миллана, и четверо ее участников благополучно достигли судна. Корабельные запасы продовольствия не были рассчитаны на зимовку, поэтому весной 1916 года трое спутников Мак-Миллана покинули судно и отправились к западному берегу Гренландии в надежде найти там в одном из поселений помощь. Надежды эти оправдались, и в конце мая исследователи прибыли в Данию.

Тем временем Мак-Миллан предпринял новый поход на запад от Земли Хейберга к островам Рингнесов и оттуда к Земле короля Кристиана, которая оказалась островом Финлей, замеченным еще в 1853 году одной из экспедиций, искавших следы Франклина. Посланное в 1916 году на помощь Мак-Миллану второе судно тоже не дошло до места своего назначения. Лишь в 1917 году Мак-Миллан и остававшиеся с ним его спутники были спасены вспомогательной экспедицией, руководимой известным арктическим исследователем, спутником Пири, капитаном Р. Бартлетом.

За время своей затянувшейся сверх всякого ожидания экспедиции Мак-Миллан совершил четыре больших похода, нанеся, между прочим, на карту восточный берег Земли Эллесмера и северо-западный берег Гренландии приблизительно до 81° с. ш.

Интересно отметить, что в экспедиции Мак-Миллана, в числе других, принимали участие два эскимоса, участники похода Ф. Кука к северному полюсу. Из разговоров с ними Мак-Миллан узнал, что во время своего путешествия Ф. Кук якобы доходил только до северных берегов Земли Акселя Хейберга, а затем прошел оттуда по морским льдам всего на 12 миль к северу. Эскимосы обладали изумительной памятью на места, способностью к ориентировке и без труда опознали многие фотографии из предъявленной им книги Ф. Кука с описанием похода к полюсу. По их словам, Кук поднимал американский флаг над снежной хижиной, построенной на льдах невдалеке от берегов Земли Акселя Хейберга, и через два дня после этой церемонии, сфотографированной им на „северном полюсе", вышел в обратный путь. Обо всем, что сообщили эскимосы, не разлучавшиеся

с Куком в течение всего этого похода к полюсу, Мак-Миллан осведомил редакцию Американского Географического журнала.

В то время как Мак-Миллан занимался изучением обширной области к северу и западу от пролива Джонса, другой исследователь — Вильяльмур Стефанссон — предпринял большую экспедицию в область к северу от берегов Канады и к западу от архипелага Парри. Вильяльмур Стефанссон является очень интересной фигурой среди крупнейших полярных путешественников новейшего периода. Один из самых ревностных сторонников теории „гостеприимности Арктики", он утверждает, что для изучения арктических областей — даже в высоких северных широтах — нет никакой надобности брать с собой запасы экспедиционного продовольствия. Исследователь Арктики всегда может просуществовать там „трудом рук своих", т.-е. охотой. А такая возможность обеспечивает, по его мнению, бо́льшую гибкость организации санных походов, бо́льшую подвижность санной партии, бо́льшую быстроту ее передвижения, что в конечном итоге в значительной мере увеличивает радиус ее действия.

По мнению Руала Амундсена, признанного знатока полярных санных экспедиций и непревзойденного организатора их, теория Стефанссона является неправильной и даже опасной. Для многих полярных исследователей, которые отважились бы действовать по рецептам Стефанссона, такая затея окончилась бы гибелью. Теория Стефанссона приемлема только с огромными поправками: на „гостеприимство Арктики" может более или менее положиться лишь тот путешественник, который привык к эскимосскому образу жизни. А такая привычка дается многолетним пребыванием среди эскимосов и освоением их навыков в охоте и промыслах. Мы уже видели, что Кнуд Расмуссен мог совершить санную экспедицию вдоль северных берегов Америки на протяжении 18 000 километров, не прибегая к иным методам передвижения и снаряжения, кроме эскимосских. Но, чтобы совершить такое путешествие, надо было быть Расмуссеном, выросшим среди эскимосов. Стефанссон, необычайно искусный охотник, много лет проведший в арктических областях, мог рассчитывать на „гостеприимство Арктики", которое оказывалось ему и там, где даже иной опытный исследователь погиб бы с голоду. Условия охоты не всегда бывают одинаковыми, а обилие зверя в данной области и в данное время не обязательно будет наблюдаться на следующий год. Мы помним гибель от голода всей экспедиции Франклина и почти всей экспедиции Грили в таких областях, где спутники Руала Амундсена в 1903 — 1906 гг. и спутники Отто Свердрупа в 1898 — 1902 гг. находили огромное количество дичи и зверя.

Если бы теория Стефанссона была правильна, эскимосские племена не страдали бы так от периодических голодовок в плохие сезоны охоты и промысла. Поэтому на „гостеприимство Арктики" никогда нельзя полагаться безоговорочно. Но, с другой стороны, Стефанссон своей теорией наносит сокрушительный удар теории прямо противоположной, утверждающей, что Арктика — это страна безмолвия, холода, мрака и отчаяния, страна враждебная человеку и обрекающая всякого смельчака, кто хочет вырвать у ледяных полярных пустынь их тайны, на ужас-

ные страдания и мучительную смерть. Никакой страшной, холодной, мертвенной и мертвящей Арктики, по мнению Стефанссона, не существует. Она враждебна „только такой жизни, какой живут на юге, но гостеприимна к человеку и животному, желающим применяться к условиям севера". Арктика обладает колоссальными богатствами, и к освоению их приступили советские полярные исследователи, ведущие там научно-исследовательскую работу не только по широкой, но еще и по невиданной до сих пор программе. „Арктика не должна оставаться пасынком социализма,— сказал однажды О. Ю. Шмидт,— и ее богатства должны послужить и послужат нуждам социалистического строительства". „Те, кто сейчас молод, еще доживут до того времени, когда будет осознана экономическая ценность даже самых отдаленных арктических островов",— пишет Стефанссон.

Но для советского сектора Арктики слова Стефанссона оправдались гораздо скорее, чем он думал. Не только наша молодежь „доживет до этого времени",— люди, прожившие уже бóльшую половину своей жизни, ныне тоже являются свидетелями и современниками тех огромных достижений, на которых мы остановимся подробно в дальнейших главах.

Экспедиция Стефанссона была организована канадским правительством. В распоряжении ее находилось три судна: китобойное судно „Карлук", которым командовал Р. Бартлет, и две моторно-парусных шхуны „Аляска" и „Мэри Сакс". Стефанссон намеревался изучить обширную область моря Бофора для выяснения, не простирается ли американский полярный архипелаг к северу и к западу за известные до сего времени пределы, и исследовать южные берега пролива Долфин и Юнион и залива Коронэшен между 124° и 108° з. д. Первой частью программы работ должен был заняться сам Стефанссон, а вторая доверялась доктору Рудольфу Андерсону. Начальник экспедиции в это время был уже не новичком в исследовании Арктики. В 1906—1907 гг. он работал на северных берегах Аляски и в устье реки Мекензи, а в 1908—1912 гг. руководил работами по изучению этнографии эскимосских племен в арктической Канаде.

В начале 1913 года Стефанссон с частью своих спутников прошел на „Карлуке" через Берингов пролив на восток, но ледовые условия были очень неблагоприятными, и в конце сентября судно оказалось затертым льдами восточнее мыса Барроу. В это же время другая часть экспедиции находилась немного западнее устья реки Медных рудников (Коппермайн). Считая зимовку уже наступившей, Стефанссон с пятерыми спутниками (среди которых был Губерт Уилкинс, впоследствии прославившийся своими замечательными полетами в Арктике и Антарктике и приобревший широкую известность в СССР своим энергичным и отважным участием в поисках самолета „Н-209" С. Леваневского) отправился на охоту, чтобы пополнить запасы продовольствия. Охотники покинули „Карлук", не помышляя о том, что они уже больше его не увидят.

На другой день яростная буря взломала льды и вместе с ними понесла судно обратно на северо-запад. Вскоре „Карлук" попал в то самое течение, которое увлекло „Жаннетту" де-Лонга, и в которое так хотел войти Нансен на „Фраме"

(и позднее, через шесть-семь лет после „Карлука“, — Амундсен на „Мод“). С первых чисел октября 1913 до 11 января 1914 года, когда судно погибло, раздавленное льдами, „Карлук“ продрейфовал на запад около 1100 миль. Однако, несмотря на смертельную опасность и ежеминутное ожидание гибели, во время дрейфа непрерывно велись разнообразные научные наблюдения. К сожалению, собранные материалы погибли вместе с судном.

Когда наступил грозный час гибели „Карлука“, к чему вся команда давно приготовилась, участники экспедиции высадились на льдину, где по распоряжению Бартлета уже заранее были поставлены палатки с печами и выгружен запас продовольствия и снаряжения. Потерпевшие крушение направились к острову Врангеля, лежавшему в 60 милях к юго-западу от места гибели „Карлука“. Сам Бартлет с большими трудностями перешел с острова Врангеля на Чукотский берег и затем, проехав на Аляску, организовал там спасательную экспедицию, которая в начале осени 1914 года и доставила в Ном оставшихся в живых участников плавания на „Карлуке“.

Тем временем Стефанссон и его сотоварищи, не найдя своего судна, прошли на восток к реке Коппермайн, где находилась остальная часть экспедиции. Проведя там зиму 1913—1914 гг., Стефанссон в сопровождении шести человек с 4 санями и 24 собаками отправился 21 марта от мыса Мартина (на 143° з. д.) к северу — по льдам моря Бофора. Лишь через месяц санная партия дошла до 70° 20′ с. ш. на 141° 31′ з. д. Здесь Стефанссон расстался с большей частью своих спутников, повернувших обратно, а сам с двумя норвежцами — Стуркером Стуркерсоном и Уле Андреасеном двинулся дальше на север. Верный своей теории, Стефанссон взял с собой только шесть собак и запас провианта на сорок дней, погруженный на одни сани, могущие в случае надобности служить и лодкой. Небольшая партия исследователей с одними или двумя санями для перевозки научного снаряжения, кухонной утвари, одежды, оружия, патронов и т. п. может странствовать по полярному морю, где ей заблагорассудится, все равно под какой широтой, и оставаться в таком положении до бесконечности“, — утверждает в своей книге об Арктике Стефанссон. По его мнению, из всех арктических областей настоящей „мертвенной пустыней“ является только внутриматериковый гренландский ледниковый щит.

Впрочем, истории полярных исследований известно несколько случаев, имевших место еще до экспедиции Стефанссона, когда санная партия должна была рассчитывать только на „местные ресурсы“. Таково было замечательное путешествие в 1853 году доктора Джона Рэ, зимовавшего с семерыми спутниками в Рипалс-Бэе (Гудсонов залив) без всяких запасов привозного продовольствия. Столь же замечательна была зимовка Нансена и Иохансена на острове Джексона в 1895—1896 гг., когда зимовщики кормились только „трудом рук своих“ — мясом тюленей, моржей и медведей, убитых здесь же, на острове.

Отважный план Стефанссона граничил с безумием, — таково было мнение многих участников его экспедиции. Трудно ожидать удачной охоты на морских льдах вдали от берегов. Поэтому, когда прошло несколько месяцев, а партия Стефанссона всё не

возвращалась, было решено, что она погибла. На поиски ее даже не посылали и судна!

Однако Стефанссон и его спутники преодолевали все трудности пути и, несмотря на постоянный дрейф в восточном направлении, упорно шли по намеченному курсу на северо-восток. 27 апреля они достигли 74° с. ш. на 145° з. д. и затем повернули на восток, чтобы выйти на Землю Бенкса. В этой области им пришлось выдержать тяжелую борьбу с силами природы, так как дрейфом их постоянно сносило то на запад, то на юг.

Лишь через 96 дней странствования по льдам Стефанссону удалось выйти на остров Норвегия к западу от северо-западной оконечности Земли Бенкса. Здесь исследователи провели лето, занимаясь охотой и дожидаясь прихода судна. Но судно так и не пришло. Тогда исследователи двинулись на юг и у мыса Келлета на юго-западной оконечности Земли Бенкса встретились со шхуной „Мэри Сакс", остановившейся там на зимовку.

В следующие два года Стефанссон предпринял новый большой поход по дрейфующим льдам моря Бофора и обследовал западный берег острова принца Патрика. Прибрежные воды кишмя-кишели тюленями, так что санная партия не испытывала недостатка в продовольствии. Затем Стефанссон прошел через ряд исторических мест, нашел донесение Мак-Клюра шестидесятидвухлетней давности, посетил место его зимовки в 1851—1853 гг., где на берегу еще лежали куски якорных канатов „Инвестигэйтора", подобрал на северо-западной оконечности Земли Бенкса известие того же Мак-Клюра о проходе северо-западным морским путем и, наконец, нашел на острове Эллефа Рингнеса записку Мак-Миллана, оставленную там всего за несколько месяцев до прихода туда Стефанссона.

В этой области было открыто несколько новых островов — Брока, Бордена, Мейгана и Лаугхида — вероятно, последние из еще неисследованных земель американского арктического архипелага.

За время своих походов Стефанссон прошел не одну тысячу миль по морским льдам, особенно трудным для передвижения весной, когда густой туман окутывает всё кругом, а снежная поверхность превращается в мокрую кашу, по которой собакам нередко приходится пробираться чуть ли не вплавь.

Зиму 1916—1917 гг. Стефанссон провел на берегу вместе с командой „Мэри Сакс", причем все жили в палатках из шкур мускусных быков. Топливом служил каменный уголь, найденный в окрестностях. Зима прошла вполне благополучно. А тем временем в Америке и в Европе уже циркулировали слухи о гибели всех участников партии Стефанссона от голода.

В августе 1917 года „Мэри Сакс" отправилась в обратный путь, но у острова Гершеля была затерта льдами. Тогда Стефанссон решил предпринять еще раз санный поход к северу по морским льдам с тем, чтобы организовать потом „лагерь на льдине" и повторить дрейф „Карлука" в более северных широтах. Очутившись где-нибудь у берегов Азии, Стефанссон предполагал перейти по льдам на материк. Однако вскоре отважный исследователь заболел тифом, и осуществлением его плана занялся Стуркерсон с четырьмя спутниками. В марте

1918 года Стуркерсон прошел по морским льдам к северу и на большой льдине в море Бофора, дрейфовавшей на запад, разбил лагерь.

Дрейф продолжался 238 дней! Лишь в конце сентября 1918 года Стуркерсон, заболевший астмой, отказался от своего первоначального плана — пробыть на льдине целый год и вышел на юг к берегам Аляски. Поход продолжался больше месяца. За это время было пройдено по дрейфующим льдам около 300 миль. Участники экспедиции непрерывно вели научные наблюдения, изучая течения, температуру воздуха и воды, измеряя морские глубины и т. д. „Ледяной лагерь" продрейфовал по морю около 400 миль, причем было установлено, что в море Бофора, между 72° 30′ с. ш. и 74° с. ш., нет постоянных течений, и дрейф льдов там объясняется только ветрами. Партия Стуркерсона всё время существовала охотой и ни разу не испытывала недостатка в еде. По словам Стуркерсона на льду можно было бы прожить не только восемь месяцев, а при желании и восемь лет!

Экспедиция Стефанссона принесла очень богатые научные результаты, а дрейф Стуркерсона подтвердил возможность организации постоянной радио-метеорологической станции на дрейфующих льдах полярного бассейна.

Второй отряд экспедиции, которым руководил доктор Андерсон, провел первую зиму к востоку от мыса Барроу, а затем в 1915—1916 гг. работал на южном берегу пролива Долфин и Юнион, нанеся на карту береговую линию от границы Канады и Аляски до реки Мекензи.

Исследование американского сектора Арктики, а тем более моря Бофора, далеко еще не закончено. Из экспедиций последнего времени отметим экспедицию майора Бэруоша и Гендерсона, изучавшую в 1923—1926 гг. область Земли Баффина, Земли короля Уильяма и береговую полосу к востоку от устья реки Мекензи. В 1926—1927 гг. Губерт Уилкинс, подготовляясь к своему полету от берегов Аляски до Шпицбергена, совершил ряд полетов в Аляске и проник в 1927 году на 553 мили к северу от острова Врангеля. Здесь им была измерена глубина моря, которая оказалась равной 18 450 футам, т. е. 5270 метрам. В 1930 году майор Бэруош произвел аэрофотосъемку берега Земли короля Уильяма и нашел здесь останки нескольких погибших участников экспедиции Франклина.

В самые последние годы изучением американского арктического сектора занималась английская экспедиция Дж. Уорди, получившего от канадского правительства разрешение на производство научных работ и сбор коллекций у восточных и южных берегов Земли Эллесмера и к западу от островов Парри. В конце мая 1934 года Уорди вышел из Эбердина (Шотландия) на небольшой промысловой шхуне „Хейман" в 70 тонн и направился в канадский арктический архипелаг с остановкой в Гренландии у острова Диско для пополнения запасов горючего.

Исследованием американского сектора (конечно, в своих целях) занимается и Гудсоновская меховая компания, судно которой „Байхимо" было затерто льдами в 1931 году у мыса Уэнрайт на Аляске и затем брошено командой. Еще в августе 1933 года „Байхимо" был наплаву и находился всего в 6 милях

от того места, где его оставила команда два года тому назад. Таким образом дрейф судна оказался совершенно ничтожным. Не прекращает своей деятельности и старый полярный ветеран капитан Бартлет, руководивший в 1933 году экспедицией на шхуне „Эффи Морисси“, которая должна была повторить плавание Э. Парри в 1821 году и попутно провести большую научную работу по широкой программе. В 1934 году Р. Бартлет предпринял свое *сороковое* путешествие в Арктику, намереваясь посетить на той же „Эффи Морисси“ мыс Йорк на северо-западном берегу Гренландии, где еще в 1932 году был воздвигнут памятник Роберту Пири. Однако тяжелые ледовые условия помешали шхуне дойти до этого мыса, и Бартлет ограничился посещением восточных берегов Земли Эллесмера.

В том же году на Землю Эллесмера отправилась другая английская экспедиция — Ноэля Гемфриса на зверобойном судне „Сигналхорн“. Попрежнему занимается изучением канадского сектора Арктики и Дональд Мак-Миллан, предпринявший в 1934 году свою пятнадцатую полярную экспедицию. Большая и интересная аэрофотосъемочная работа производится в Гудсоновом заливе и вдоль полярного побережья тремя воздушными компаниями, поддерживающими сообщение между различными населенными пунктами канадской „Северо-западной территории“, в которой проживает, по данным 1931 года, 9723 человека, в том числе 4046 индейцев и 4670 эскимосов.

ИССЛЕДОВАНИЕ ШПИЦБЕРГЕНА

Обзор арктических экспедиций, протекавших за пределами нынешнего советского сектора Арктики, был бы неполон без описания путешествий, целью которых является изучение Шпицбергена. Шпицберген интересен для нас не только потому, что он, повидимому, уже в XVI столетии посещался русскими мореходами, что он по своему географическому положению наиболее близкая к СССР часть „зарубежной Арктики“, что он служил начальным пунктом для ряда замечательных воздушных полярных экспедиций конца XIX века и нашей эпохи, но и потому, что в настоящее время там работают многочисленные граждане нашего Союза на каменноугольных копях Баренцбурга, принадлежащих СССР.

Мы не располагаем точными данными о том времени, когда человек впервые увидел или посетил берега Шпицбергена. По мнению некоторых норвежских исследователей, этот архипелаг был открыт норвежскими мореплавателями вскоре после 1000 года. Норвежцы же якобы составили уже в 1364 году карту Шпицбергена, которой, вероятно, и пользовался во время своих плаваний Баренц, как известно, доставивший в Европу первые достоверные сведения о Шпицбергене. В древних скандинавских сагах есть указания на то, что Шпицберген был известен в эту эпоху. В исландских летописях есть запись, относящаяся к 1194 году: „Открыли Свалбард“. Фритьоф Нансен, написавший большой труд, посвященный истории ранних полярных путешествий и открытий, считает, что под этим наименованием надо понимать Шпицберген с относящимися к нему

островами Медвежьим, Надежды и др. Это наименование принято теперь норвежским правительством, и всему архипелагу присвоено название — Свалбард.

С другой стороны, как уже упомянуто раньше, Шпицберген давно был известен русским поморам под именем Груманта, что, вероятно, обозначало Гренландию. По представлению мореходов той эпохи, Шпицберген составлял одно целое с Гренландией. Во всяком случае русские бывали на Шпицбергене еще до голландцев, судя по уже цитированному нами письму датского короля Фредерика II в 1576 году к некоему Людвигу Мунку в Варде. Но сведения о плаваниях русских мореходов на Шпицберген не попадали в Европу, а сами мореходы по своей малокультурности не оставляли никаких письменных следов о своих открытиях. Поэтому только из рассказов вернувшихся на родину участников экспедиции Баренца стало известно о Шпицбергене и о большом количестве китов, населяющих его воды. В результате десятки и сотни промысловых судов разных наций начали заниматься здесь китобойным промыслом. За время с 1669 по 1769 гг. в шпицбергенских водах промышляло 14 167 только голландских кораблей, убивших около 60 000 китов. Из-за такого хищнического истребления китов промысел у Шпицбергена стал замирать и к началу XIX века совершенно прекратился.

Русские промышленники китобойным промыслом почти не занимались, если не считать посылки в 1725 году на Шпицберген „казенных китобойных кораблей", построенных по указу Петра I. Тогда же было учреждено и „Кольское китоловство", которому принадлежало три корабля, добывших за четыре года лишь четырех китов и двух белых медведей. Однако после смерти Петра I сенатским указом 1735 года было предписано привести китобойный промысел в Северном Ледовитом океане „в лучшее состояние для пользы государства". Через несколько лет — в 1747 году — Коммерц-коллегия затребовала из Архангельска сведения, кто из промышленников ходит на Шпицберген и что оттуда привозит. Некий Амос Корнилов, выгорецкий раскольник, сообщил, что он уже много лет промышляет на Шпицбергене. Знаменитый русский ученый М. В. Ломоносов в бытность Корнилова в Петербурге подробно расспрашивал его об условиях промысла и о „тамошних свойствах", причем оказалось, что Корнилов посетил „оный остров" пятнадцать раз и неоднократно там зимовал.

Занимались русские на Шпицбергене промыслом моржа, а также охотились на оленей и промышляли белуху, тюленя, песца и белого медведя, обычно оставаясь здесь на зимовку, чего не делали ни голландцы, ни англичане. Поэтому на Шпицбергенском побережье стояли в разных местах зимовочные избы, одна из которых и послужила убежищем для четырех промышленников, проживших на восточном берегу Шпицбергена с 1743 по 1749 год — шесть лет и три месяца в условиях первобытного существования. Об этой зимовке уже упоминалось нами.

В конце XVIII века занятие русских мореходов промыслом на Шпицбергене было введено в некоторые границы и производилось по документам, выдаваемым архангельской админи-

страцией. Появились книги для записи „подаваемых прошениев об отпуске рабочих людей на Грумант или на Новую Землю и им хлеба“. Это дает возможность установить, что за последние три года XVIII века на Шпицбергене и на Новой Земле промышляло в среднем около семи судов ежегодно со 120 промышленниками. К сожалению, трудно определить, сколько из них посетило Шпицберген,— разрешения „на отпуск“ выдавались сразу на обе группы островов. В денесениях иностранных промышленников о появлении русских на Шпицбергене упоминается уже в 1697 году.

С уменьшением количества морского зверя в водах Шпицбергена и с почти полным истреблением на его островах песцов, медведей и оленей русские начали посещать архипелаг всё реже и реже, и в 1818 году промысловое становище в бухте Магдалены, в северо-западной части Шпицбергена, было одним из последних русских поселений. К тому же предприимчивость со стороны поморских промышленников мало поощрялась русским правительством, хотя в 1804 году была принята „под высочайшее покровительство“ самого Александра I Беломорская торговая компания, круг действий которой охватывал между прочим и Шпицберген. Спустя двадцать пять лет купеческий сын Ф. М. Антонов из Кеми подавал прошение с проектом занятия Шпицбергена командами военных судов. Географы, астрономы, горные чины и медики, которые вошли бы в состав этой экспедиции, должны были заняться потом исследованием, изучением и описанием острова. Однако Архангельское губернское правление, ознакомившись с проектом Антонова, высказало мнение, что „промышленность сию следует предоставить на волю купечества, которое, стараясь о пользе своей“, не преминет ею воспользоваться. С этим мнением вполне согласилось и правительство.

В 1850 году отставной прапорщик Фролов обращался в соответствующие инстанции с просьбой о предоставлении ему десяти тысяч рублей на исследование Шпицбергена, но в этой просьбе ему было отказано. Приблизительно в то же время русские промышленники вообще перестали посещать шпицбергенские берега. Вероятно, на это повлияло известие о гибели от цынги в 1851—1852 гг. двенадцати промышленников, поселившихся на северном берегу Шпицбергена. Впрочем, такие случаи нередко бывали и прежде; об этом безмолвно повествуют бесчисленные русские могилы на западном побережье Шпицбергена. Так, например, в 1820 году в одном русском становище был найден около избы ящик, в котором оказалось десять трупов, а еще три трупа лежали в избе. В 1837 году на Шпицбергене умерло 22 русских промышленника, а в следующем 18. Такая большая смертность объясняется антисанитарными условиями существования и плохим и скудным питанием. Как ни странно, но промышленники очень часто отказывались есть медвежатину и тюленину и строго соблюдали посты, установленные церковью. Промышленники зимовали в маленьких избушках, „станках“, где „постоянно, всю зиму стоит звериное и оленье сало, закисая в тепле и делая атмосферу в избе нестерпимо зловонной; в избе развешиваются для сушки звериные шкуры... день и ночь горит жирник с ворванью“.

Одно такое русское становище описал и местоположение его зарисовал в 1827 году норвежский ученый Кейльхау. Через тридцать лет там побывал англичанин Ламонт, уже не нашедший части построек.

В 1852 году норвежское судно, промышлявшее у юго-западных берегов Шпицбергена, обнаружило становище в Бельсунде, где были найдены два трупа в русской одежде и ружье, на прикладе и ложе которого были какие-то надписи, вырезанные ножом. Капитан судна взял это ружье с собой и затем переслал его в Архангельск, где надписи были прочитаны. Они гласили следующее: „Простите нас грешных оставили злодеи бог им заплати. Донести нашим семейставам. Мы двоима оплакали свою горкую участь ушли в рынбовку это было в Кломбае 1851 года 8 августа поехали за оленями со шхуны и оставлен товар. Здесь хозяина и 2 человеками ходили по берегу 3 дня затем приехали Гвоздарева стрелили 11 августа Колуп. Убежал Иван Тихонов. Убежал Андрей Каликин. Пострелил Ивана Гвоздарева Колуп Собака".

За год перед тем осенью 1851 года в Архангельск вернулась с промысла в шпицбергенских водах шхуна „Григорий Богослов" с тремя матросами, по словам которых весь остальной экипаж, в составе самого владельца и шести промышленников, во время пребывания на Шпицбергене погиб от разных насчастных случаев. Показания уцелевших не возбудили ни в ком никакого подозрения. На этом, казалось, и кончилось дело. Но полученное из Норвегии ружье явилось грозным и достоверным свидетелем совсем иных событий. Сбивчивые слова предсмертной мольбы повествовали об ужасном преступлении!

Команда „Григория Богослова" была арестована и созналась в том, что владелец шхуны и два промышленника, высадившиеся на шпицбергенский берег для охоты на оленей, были сначала оставлены на произвол судьбы. Но вскоре злоумышленники вернулись, опасаясь, как бы их товарищи не выжили и не донесли русским властям о случившемся. Разыскав промышленников, преступники устроили за ними погоню и убили владельца шхуны. Промышленники Каликин и Тихонов успели убежать. Тогда команда шхуны покинула берега Шпицбергена и направилась в Норвегию, чтобы продать там вещи товарищей. Попути туда злодеи выбросили за борт троих матросов, на которых не могли положиться. В Норвегии на деньги, вырученные от продажи вещей погибших или оставленных на гибель промышленников была устроена попойка, которая окончилась тем, что был задушен еще один матрос. Оставшиеся трое вернулись в Россию и были изобличены в своем ужасном преступлении.

С прекращением плаваний беломорских промышленников на Шпицберген, никаких стремлений со стороны русских к исследованию этого архипелага более не проявлялось до конца минувшего столетия. В 1871 году шведское правительство осведомило российское правительство о своем желании присоединить Шпицберген в силу того, что архипелаг давно оставлен русскими и теперь необитаем. Но шведское домогательство было отклонено. В том же году вологодский крестьянин Антон Старостин просил разрешения поселиться на Шпицбергене и

предоставить ему преимущественное право на промысел там. В подкрепление своего ходатайства Старостин указывал на то, что его предки „плавали на Грумант“ еще до основания Соловецкого монастыря, т.-е. до 1435 года. Об этом мы уже упоминали. Точных, документальных данных о ранних плаваниях Старостиных в нашем распоряжении нет. Но во всяком случае известно, что последний промышленник из этого семейства, Иван Старостин, зимовал на Шпицбергене тридцать два раза и умер там в 1826 году.

Впервые после экспедиций 1764—1766 гг., когда к берегам Шпицбергена подходили корабли эскадры Чичагова, русское правительство отправляет туда научно-исследовательскую экспедицию только в 1899—1901 гг. В эти годы русские и шведские ученые провели там совместно большую работу по градусному измерению дуги меридиана. Во главе русской экспедиции стоял Д. Д. Сергиевский, а потом академик Ф. Н. Чернышев. База экспедиции была в Хорнсунде, в юго-западной части архипелага.

Из иностранных плаваний к берегам Шпицбергена нужно прежде всего упомянуть многочисленные экспедиции двоих Скорсби (отца и сына), которые положили начало научному исследованию этой области. Скорсби были зверобоями-промышленниками, но во время своих многолетних занятий промыслом в этих водах они собрали огромный материал по наблюдению над морскими течениями, ветрами, температурой воды и воздуха, состоянием льдов и т. п. Старший Скорсби совершил тридцать плаваний в полярные воды, в том числе четырнадцать в области между Гренландией и Шпицбергеном, не потеряв ни одного судна и даже не испытав никаких серьезных аварий. Младший Скорсби в двадцать один год считался лучшим полярным капитаном. В 1806 году, семнадцатилетним юношей, он служил у отца помощником и вместе с ним поставил рекорд самого дальнего плавания в Арктике, достигнув 81° 30′ с. ш. Спустя 14 лет он опубликовал свою знаменитую книгу „Отчет об арктических областях с историей и описанием северных китобойных промыслов“, а через три года издал „Журнал“ своих путешествий. Эти работы считаются одним из крупнейших вкладов в науку. Скорсби „подвел итоги современному ему знанию Арктики и заложил прочный фундамент для будущих достижений“.

Английских китобоев и зверобоев в середине минувшего века вытесняют норвежские промышленники. В 1863 году капитан Карлсен впервые обошел вокруг всего архипелага. Затем капитаны Лунд, Тобисен, Орстрём, Маттиас, Альтман, Йенсен, Нильсен и другие подробно обследовали северные и восточные берега Шпицбергена. Позднее норвежский ученый Мун привел в систему все сведения, собранные промышленниками, и из множества разнообразных названий, присвоенных одним и тем же географическим пунктам, выбрал те, которые с тех пор так и остались за этими пунктами.

Настоящее научное изучение Шпицбергена началось с работ геолога Кейльхау, отправившегося на Шпицберген в том самом 1827 году, когда Парри пытался пройти к северному полюсу от

северных берегов того же архипелага. Десять лет спустя шведский геолог Ловэн занимался исследованием западного берега Шпицбергена. В 1858 и в 1861 гг. на Шпицбергене работали по широкой программе шведские экспедиции Торреля и А. Норденшельда. В 1864 году Норденшельд вновь руководит экспедицией на Шпицберген, а затем в 1868 году в третий раз посещает архипелаг, изучает северный берег Шпицбергена и часть Северо-восточной Земли. На этом Норденшельд не останавливается и в 1872 и 1873 гг. совершает две новых экспедиции, сделав во время первой из них неудачную попытку подняться от бухты Мозель к северному полюсу на оленях. В последнюю свою экспедицию Норденшельд пересекает Северо-восточную Землю, выйдя на Семь островов. При проведении работ по плану Первого Международного полярного года шведы организовали научно-исследовательскую станцию в Айсфьорде. Наконец, в 1890 году экспедиция Густава Норденшельда проходит от Хорнсунда к Бельсунду и от Адвент-бэя к Коулс-бэю.

В результате работ всех этих экспедиций к концу прошлого столетия была нанесена на карту и более или менее подробно изучена почти вся береговая линия шпицбергенских островов. Но исследователи долго не удалялись на сколько-нибудь значительное расстояние от прибрежной полосы. Только в 1896—1897 гг. английская экспедиция Мартина Конуэя впервые проникла далеко в глубь страны и пересекла область между Айсфьордом и Бельсундом на западе и Агард-бэем на востоке. Затем участники экспедиции прошли на север, обследовав некоторые бухты побережья, а по окончании этой работы спустились на юг вдоль всего пролива Хинлопен до островов Вича. На следующий год Конуэй нанес на карту область Хорнсунда.

В самом конце прошлого столетия шведская экспедиция А. Натхорста в поисках следов Андрэ у восточных берегов Шпицбергена посещает тот самый остров, где были найдены в 1930 году трупы всех трех отважных воздухоплавателей. Натхорст обошел вокруг всего архипелага, собрав ценные научные материалы. Почти в те же годы в шпицбергенских водах начинается деятельность океанографических экспедиций принца Альберта Монакского, который закончил свою работу в 1906—1907 гг., обследовав вместе с доктором Брюсом (участником антарктических плаваний) Землю принца Карла у западного берега Шпицбергена. Брюс продолжал заниматься изучением этой области и в дальнейшем и предпринял еще три экспедиции — в 1909, 1912 и 1914 гг.

Во время империалистской войны только Норвегия не прекращала исследования Шпицбергена. Норвежские ученые, топографы и геологи продолжали работу, начатую еще в 1906—1907 гг. и затем проведенную в 1909—1910 гг. Исаксеном, участником Второй экспедиции „Фрама", и с 1914 по 1926 год нанесли на карту значительные пространства архипелага, почти закончив топографическую съемку всей фьордовой полосы западного берега Шпицбергена.

Придавая большое значение Шпицбергену как своей полярной колонии, норвежское правительство уже в 1917 году решило приступить к систематическому изучению Шпицбергена.

С этой целью решено было провести в течение пяти лет тщательное исследование архипелага, возложив это задание на особо созданную экспедицию под общим руководством известного норвежского полярного деятеля доцента А. Хуля. В распоряжение экспедиции было поставлено судно „Фарм“.[1] Программа работ, позднее не раз дополнявшаяся, была выполнена в указанный срок 17-ю научными сотрудниками экспедиции и командой „Фарма“, состоявшей из 28 человек. В общем норвежские работы велись почти без перерывов в течение двадцати лет. С присоединением Шпицбергена (ранее никому не принадлежавшего) к Норвегии, по решению Парижской конференции от 2 февраля 1920 года, изучением его занимается в Норвегии с 1928 года особая организация — „Норгес Свалбард о Исхавсуннерсökельсер“ — государственный научно-иседовательский Институт по изучению Свалбарда и Ледовитого океана, возглавляемый А. Хулем. Суверенитет Норвегии над шпицбергенским архипелагом, включая сюда Медвежий остров и остров Надежды, признан СССР особой декларацией в 1924 году.

Несмотря на присоединение Шпицбергена к владениям Норвегии (надо, впрочем, заметить, что, не в пример датской политике, применяемой в Гренландии, гражданам всех государств предоставляется право на свободное поселение на Шпицбергене и на занятие там любой торгово-промышленной деятельностью), исследованием архипелага в последние годы усиленно занимаются и английские научные экспедиции. До сих пор здесь, кроме перечисленных выше английских исследователей, были, кажется, только шотландский богач Джемс Ламонт, проведший на Шпицбергене четыре охотничьих сезона (в 1858 — 1861 гг.) и собравший интересные материалы по изучению животной жизни островов, да спортсмен Бенджамен Ли-Смит (тоже шотландец и богач), известныйсвоими плаваниями на Землю Франца-Иосифа. Во время своего пребывания на Шпицбергене в 1859 году Ламонт открыл зарождения каменного угля в Адвент-бэе. Ли-Смит, посетивший Шпицберген в 1871 и 1873 гг., обследовал северный берег Северо-восточной Земли и доказал, что мыс Северный (Нуркап) находится на отдельном острове, а не на этой земле. В 1921 году английская экспедиция Оксфордского университета занималась изучением западной части архипелага. Спустя три года экспедиция того же университета, руководимая Джорджем Бинни, впервые пересекла всю Северо-восточную Землю. В 1932 году на Шпицбергене и на Медвежьем острове работали участники экспедиции Кембриджского университета.

Укажем здесь кстати, что русские промышленники посещали в XVIII столетии и Медвежий остров и нередко оставались на нем зимовать До сих пор одна бухта на острове называется „Русской гаванью“. С исчезновением моржа в этих водах, посещения острова русскими мореходами прекращаются.

В 1923 — 1933 гг. в водах, омывающих шпицбергенский архипелаг, провели большую работу норвежские гидрографические экспедиции, организованные Министерством торговли. В 1930 — 1932 гг. профессор Рольф Хьер и Фребольд занимались изучением гео-

[1] Не следует путать с нансеновским „Фрамом“.

логии Шпицбергена. В 1931 году шведский полярный исследователь профессор Х. Альман исследовал Северо-восточную Землю.

В целях полного и систематического изучения архипелага упомянутый выше Норвежский полярный научно-исследовательский институт почти ежегодно снаряжает экспедиции на Шпицберген.

В 1933 году норвежское правительство поручило институту построить радиостанцию и маяки в Айсфьорде. Эта станция, находящаяся на мысе Линнея, начала свою работу 1 сентября 1934 года. С 1926 года, когда к владениям Норвегии был присоединен и остров Ян-Майен, лежащий к юговостоку от Исландии, институт занимается исследованием и этой области.

К исследованию и изучению Шпицбергена привлечены теперь все наиболее совершенные технические средства и самые современные методы. Летом 1936 года здесь производилась систематическая аэрофотосъемка местности с гидросамолета морского ведомства. Самолет, летая на высоте около 3000—3500 метров, покрыл за сто часов приблизительно 15 000 км, засняв на карту две трети поверхности Шпицбергена. База экспедиции находилась сперва в Айсфьорде, а затем на острове Эдж — в юго-восточной части архипелага. Летом 1937 года работы будут продолжаться, причем предполагается заснять Северо-восточную Землю и все те области, которые еще остались необработанными с воздуха.

Но самолет — не новость для Шпицбергена и не редкий гость на нем. В силу своего географического положения и климатических условий Шпицберген может быть одной из удобных баз для экспедиций к северному полюсу, в особенности воздушных. Несмотря на то, что архипелаг расположен в очень высоких широтах — между 76° 30′ и 80° 49′ с. ш., — он является наиболее доступной для человека из всех полярных областей, лежащих в тех же широтах, так как вблизи его западных берегов проходит ветвь Гольфстрема, теплого атлантического течения, согревающего всю центральную и северную Европу. Поэтому сообщение между Шпицбергеном и европейскими берегами поддерживалось всегда более или менее легко и постоянно. В настоящее же время пароходные рейсы на Шпицберген из норвежских портов, из Мурманска и Архангельска и обратно совершаются регулярно и непрерывно в течение всей навигации, которая обычно продолжается свыше шести месяцев.

До самого последнего времени большинство главнейших попыток достижения северного полюса предпринималось либо от берегов Шпицбергена, либо от берегов Земли Гранта (мыс Колумбия), либо от берегов острова Рудольфа на Земле Франца-Иосифа. Из этих трех областей ближе всего к полюсу — мыс Колумбия, оттуда до полюса (по прямой линии) 766 км. Но для организации там главной базы для полета или похода на полюс нужно предварительно совершить особую экспедицию на Землю Гранта, — экспедицию очень трудную, сложную и длительную. Между тем нет ничего проще, легче и скорее организации экспедиции на северо-западные берега Шпицбергена, до которого из стран северной Европы рукой подать. От берегов Норвегии до южной оконечности архипелага всего около 700 км.

Вот почему все без исключения иностранные воздушные полярные экспедиции конца XIX века и нашего времени, требовавшие большой и сложной подготовки и нуждавшиеся в солидной и легкодоступной базе, предпринимались с северо-западных берегов Шпицбергена, откуда до полюса 1220 км. Но для санных походов к полюсу Шпицберген (по своей отдаленности от полюса) мало пригоден. Если ранние исследователи за отсутствием более удобных баз и начинали свои походы от берегов Шпицбергена (например, Парри, Норденшельд), то, с открытием архипелага Земли Франца-Иосифа и с изучением области пролива Смита, база полярных экспедиций чаще всего переносится туда. От северной оконечности острова Рудольфа в архипелаге Земли Франца-Иосифа до полюса 908 км.

Шпицбергенские берега, островерхие горы и сверкающие всеми цветами радуги ледники были свидетелями отважных полетов человека на всевозможных летательных аппаратах как легче, так и тяжелее воздуха. Новую страницу в истории полярного исследования начал шведский инженер Саломон Андрэ, впервые пытавшийся приступить к изучению Арктики с воздуха. Для этого был предпринят полет к северному полюсу на воздушном шаре. Описанию безумно-смелой экспедиции Андрэ и двух его спутников посвящается особая глава.

Несчастливая попытка Андрэ, окончившаяся гибелью воздухоплавателей, не испугала американца Уолтера Уэлмена, участвовавшего уже в экспедициях на Шпицберген и Землю Франца-Иосифа. В 1906 года Уэлмен организовал свою базу на том же Датском острове, от берегов которого полетел в 1897 году к полюсу Андрэ. Все было готово для старта, но в последний момент Уэльмен обнаружил некоторые конструктивные недостатки в своем шаре и отложил полет до следующего года. В сентябре 1907 года Уэлмен поднялся на воздух на „полууправляемом“ шаре и перелетел через фьорд. Однако шар тут же потерпел аварию и упал. К счастью, при падении его никто не пострадал.

Для управления своим шаром Уэлмен придумал такое оригинальное устройство: кожаный, полый внутри гайдроп-футляр, длиною около 50 метров, начинялся разным провиантом и, по мысли изобретателя, должен был волочиться за шаром, сдерживая и регулируя его движения. Задевая за торосы во время полета над дрейфующими льдами, этот гайдроп должен был обрываться и оставлять на льду в разных местах готовые продовольственные склады.

В 1909 году Уэлмен предпринял еще одну попытку к старту с того же Датского острова. На этот раз экспедиция летела на большом воздушном шаре „Америка II“, объемом в 10 000 куб. метров. В состав экспедиции входили, кроме самого Уэлмена, еще двое, в том числе Николай Евграфович Попов, впоследствии один из пионеров русской авиации. Пролетев несколько километров от места старта в северном направлении и уже достигнув полосы пловучих льдов, „Америка II“ потеряла свой гайдроп-колбасу и пошла на снижение. Могла произойти серьезная авария, но, к счастью, неподалеку работало судно норвежской экспедиции Исаксена, которое и доставило участников полета обратно на их базу.

В самые последние годы перед империалистской войной дирижаблестроение достигло уже весьма заметных успехов, и в связи с этим в Германии возникла мысль об организации полярной экспедиции на управляемом воздушном корабле.

В 1910 году графом Цеппелином, известным конструктором управляемых кораблей системы, носящей его имя, была организована предварительная экспедиция на Шпицберген для выяснения и изучения условий и обстановки, знание которых совершенно необходимо для осуществления арктического полета. В гавани Эбельтоф были оставлены на два года метеорологи, собравшие там ценные материалы по климатологии этой области Шпицбергена.

Во время империалистской войны и первые годы после окончания ее никаких полетов в Арктике вообще и на Шпицбергене в частности не предпринималось. Лишь в 1928 году в связи с задуманным Руалом Амундсеном перелетом через полярный бассейн от мыса Барроу на Аляске до Шпицбергена, сюда направилась экспедиция во главе со швейцарским летчиком Миттельгольцером. 7 июля 1923 года Миттельгольцер совершил почти семичасовой полет от Айсфьорда к проливу Хинлопен, а затем вдоль северного побережья до бухты Вирго на Датском острове и оттуда на юго-восток к Гринхарбору, покрыв за это время около 1000 км. Через два года из Кингс-бэя (в северо-западной части Шпицбергена) вылетает на двух гидроаэропланах к северному полюсу Р. Амундсен с пятью спутниками.

Описанию полярных воздушных экспедиций последних двенадцати лет ниже отведены специальные главы.

После работ русской шпицбергенской градусной экспедиции дальнейшая деятельность русских исследователей на Шпицбергене была связана главным образом с выяснением характера и распространения там каменноугольных месторождений. О нахождении на Шпицбергене каменного угля было известно уже в XVII веке. Более определенные сведения об этом привез в 1859 году Ламонт. Шведская экспедиция Торреля и А.-Э. Норденшельда опубликовала в 1869 году карту с указанием выхода углей на дневную поверхность. Но только с начала XX века шпицбергенский уголь начал добываться в размерах, имеющих промышленное значение. На международном геологическом съезде в 1913 году в Торонто (Канада) запасы шпицбергенского угля были определены в 8,5 миллиардов тонн. Право первенства здесь принадлежит Норвегии, добывающей уголь с 1899 года. В 1905 году на Шпицбергене появились англичане и американцы, в 1911 году — шведы и в 1912 году — русские, создавшие здесь акционерные общества для добычи угля, в связи с чем сюда начался сравнительно большой приток населения. В 1918—1919 гг. на Шпицбергене зимовало 820 человек, в 1933 году 2073, к концу 1934 года 2415, в том числе 9 государственных служащих и 34 промышленника. Все остальное население работало на каменноугольных копях.

Первой русской экспедицией для выяснения возможностей эксплоатации местных угольных зарождений была уже упоминавшаяся нами экспедиция В. А. Русанова на судне „Геркулес". Русанов и сопровождавший его Р. Л. Самойлович, подвергнув

геологическому обследованию значительную область, обнаружили в четырех местах залежи угля и поставили там заявочные столбы. В 1918 году было основано русско-английское общество „Грумант" для разработок угля между Адвент-бэем и Коулс-бэем. Эксплоатация этого месторождения началась в 1919 году. К 1924 году на Шпицбергене работало 8 угольных акционерных компаний, главным образом в центральной области на берегах Айсфьорда, добыв в 1922 году в общей сложности 310 000 тонн угля.

В 1925 году на Шпицбергене побывала советская экспедиция на „Персее", занимавшаяся, между прочим, геологическим



Ледокольный пароход „Малыгин"

обследованием Стурфьорда. С 1932 года добыча угля на Шпицбергене ведется советским трестом „Арктикуголь", разрабатывающим угольные залежи в Грумант-Сити и Баренцбурге в Айсфьорде на участках, принадлежавших ранее русско-английскому обществу и русскому обществу Гринхарбор. В 1934 году „Арктикуголь" вывез в СССР 220 000 тонн каменного угля, который идет главным образом на нужды Совторгфлота в Мурманске и разных хозяйственных организаций нашего Севера. В конце 1931 года на рудниках в Грумант-Сити была построена радиометеорологическая старция, перенесенная в 1933 году в Баренцбург. В 1935 году она передана Главному Управлению Северного морского пути.

Мы уже упоминали о том, что связь со Шпицбергеном поддерживается ежегодно почти в течение шести месяцев. В 1932 году советский ледокольный пароход „Малыгин" прошел из Мурманска на Шпицберген даже в декабре, т. е. в самое темное время полярной зимы. К сожалению, входя в Айсфьорд, „Малыгин" наскочил на подводную каменистую гряду и получил

серьезные повреждения. На помощь „Малыгину" были отправлены из Мурманска в Айсфьорд ледокол „Ленин", а позднее „Красин" и спасательное портовое судно „Руслан". После упорной и самоотверженной работы команды Эпрона под непосредственным руководством Ф. И. Крылова, 24 марта 1933 года „Малыгин" был снят с камней. Его повреждения соединенными усилиями эпроновцев и команд советских ледоколов были временно заделаны в Баренцбурге. 13 апреля „Малыгин", в сопровождении „Руслана", вышел к советским берегам. „Руслан" был небольшой морской буксир в 308 тонн водоизмещения с машиной в 650 л. с. Для такого судна переход к берегам Шпицбергена в зимнее время очень опасен. При входе в океан суда были встречены сильным штормом от норда, и у „Малыгина" появилась течь, вынудившая отряд вернуться в Баренцбург.

К 24 апреля ремонт „Малыгина" был окончен, и вечером того же дня „Руслан" был отправлен навстречу „Красину", который грузил уголь в Адвент-бэе и должен был вести „Руслан" на буксире до советских берегов, одновременно сопровождая „Малыгина". „Малыгин" пошел вместе с „Русланом" к выходу из Айсфьорда, а затем направился в океан, дав своему маленькому спутнику распоряжение не покидать Айсфьорда до прибытия „Красина". Погода стала быстро ухудшаться, началась метель, а „Красина" все не было. Вскоре после полуночи капитан „Руслана", потерявший к тому времени радиосвязь с „Малыгиным", решил нарушить приказ и итти вслед за „Малыгиным", опасаясь, как бы с тем не случилось какого-нибудь несчастья: ведь „Малыгин" был починен на скорую руку. „Красина" попрежнему не было.

25 апреля в три часа ночи сильно обледеневший „Руслан" стал терять устойчивость, и его начало заливать волной. Пришлось выбросить за борт тонн десять угля, выкачать носовые цистерны и энергично скалывать лед, которым покрывались борта и палуба судна. Позднее была восстановлена радиосвязь с „Малыгиным" и начался обмен радиограмм с „Красиным". „Малыгин" дал „Руслану" приказ вернуться в Айсфьорд, но исполнить этот приказ уже не было возможности: пар в котле сел, а уголь в топках, подмоченный водой, просачивающейся сквозь палубу, не горел. К вечеру „Красин" телеграфировал о том, что он идет на помощь „Руслану" и уже миновал выходной мыс в устье Айсфьорда. Положение „Руслана" быстро ухудшалось, но помощи ниоткуда не было: „Красин" не мог определить местоположение погибающего судна, хотя его радиосигналы были отлично слышны на ледоколе, и „Руслан" несколько раз показывал „Красину" свое место. Около полуночи радист „Руслана" услышал, что „Красин" извещает „Малыгина" о прекращении розысков „Руслана" из-за сильного обмерзания и большого крена ледокола. В 23 часа 50 минут ночи с 25 на 26 апреля радист принял с „Красина" последнюю радиотелеграмму, предлагавшую команде „Руслана" спасаться на шлюпках, не дожидаясь „Красина". К этому времени крен „Руслана" достиг 30°, и судно медленно погружалось в воду. Огромные волны с грохотом обрушивались на палубу, ветер завывал в снастях, трещали расползавшиеся железные швы переборок.

Однако команде „Руслана“ удалось спустить на воду две шлюпки и занять в них места. В одной из них было тринадцать человек, в другой — девять.

Вскоре вторая шлюпка исчезла из виду, и больше о ней ничего не известно. Вероятно, ее очень быстро захлестнуло волной, и она перевернулась. Первая же шлюпка носилась по океану при 20° морозе до 1 мая, пока ее не заметили с норвежского судна „Рингсель“, подобравшего советских моряков в 120 милях от Шпицбергена. К этому времени в шлюпке оставалось только трое. Спасены были штурман Точилов, матрос Попов и сигнальщик Бекусов. „Рингсель“ первоначально пытался доставить пострадавших в Тромсö, но из-за резкого ухудшения условий погоды повернул обратно к Шпицбергену. Айсфьорд был забит льдами, и подойти к Баренцбургу норвежцам не удалось. „Рингсель“ снова направился к берегам Норвегии и прибыл в Тромсö только 8 мая.

КАРСКОЕ МОРЕ. ЭКСПЕДИЦИИ I МЕЖДУНАРОДНОГО ПОЛЯРНОГО ГОДА

ПЛАВАНИЯ ВИЛЬКИЦКОГО И АМУНДСЕНА СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫМ МОРСКИМ ПУТЕМ

Мы уже упоминали о плаваниях в Карском море, толки о непроходимости которого были сначала поколеблены, а затем и в корне опровергнуты сначала плаваниями норвежских промышленников, а затем экспедициями Норденшельда и плаваниями как отдельных судов, так и целых групп их из европейских портов в устье Енисея. Тогда же нами отмечалось, что за время с 1874 по 1912 год включительно было зарегистрировано около 170 паровых или парусных судов (не считая норвежских промысловых шхун), проходивших или делавших попытки пройти в Карское море.

Из многих плаваний норвежцев по Карскому морю наиболее интересно плавание Эдуарда Иохансена в 1878 году на шхуне „Нурланн“. Иохансен, обогнув Новую Землю с севера, прошел далеко на северо-восток, где еще ни разу не плавало ни одного судна. 28 марта он открыл остров, названный островом Уединения, определив его местоположение между 77° 31′ и 77° 42′ с. ш. и 86° в. д. Этот остров был посещен мореплавателями в следующий раз только в 1915 году, когда здесь побывал на „Эклипсе“ О. Свердруп. Затем в 1930 году остров Уединения тщетно искал „Седов“, а в 1932 году — „Русанов“. Лишь в 1933 году остров был обнаружен „Челюскиным“ — в 50 милях западнее того места, где его нанес на карту Иохансен. В том же году топографическую съемку острова произвела экспедиция на „Белухе“, а год спустя на берег его высаживались участники экспедиции Самойловича на том же „Седове“. Ныне на острове построена постоянная полярная станция, начавшая функционировать в 1934 году.

По мнению одного из крупнейших советских полярных исследователей, проф. В. Ю. Визе, в арктических морях, в частности в Баренцовом и в Карском, бывают периоды большей и меньшей ледовитости, продолжающиеся помногу лет. Этим

объясняется, почему иногда сравнительно маломощное судно проходит там, где за несколько лет перед тем или через несколько лет после этого застревало во льдах гораздо более сильное и приспособленное к борьбе с ними судно. Таким образом за последние 55 лет не всегда и не все плавания в Карском море проходили благополучно. Так в 1882 году, во время проведения Первого Международного полярного года, в Карском море были затерты льдами „Варна" и „Димфна", суда голландской и датской полярных экспедиций. О дрейфе в Карском море „Св. Анны" в 1912 году уже упоминалось.

„Варна" направлялась к острову Диксона, где должна была быть голландская станция, а датчане предполагали зазимовать у мыса Челюскина. Но обеим экспедициям пришлось провести зиму в дрейфующих льдах моря. „Варну" затерло льдами еще у западного входа в Карские Ворота, где она выжидала удобного момента для прохода на восток. Судно было быстро увлечено течением в пролив и через сутки оказалось в том самом море, куда тщетно стремилось попасть самостоятельно. 17 сентября голландцы увидели „Димфну", судно датской экспедиции, которое тоже дрейфовало во льдах. Через несколько дней после встречи обе экспедиции окончательно потеряли всякую надежду на скорое освобождение изо льдов, уносивших их на север, и стали готовиться к зимовке. На всякий случай капитан „Варны" приказал выгрузить на лед трехмесячный запас провианта, разное снаряжение и держать наготове шлюпки. Эти меры предосторожности оказались нелишними. Вскоре на „Варне" открылась течь, настолько увеличившаяся, что в декабре 1882 года участникам экспедиции пришлось покинуть свое судно и перебраться к соседям-датчанам. С наступлением теплого времени течь все увеличивалась, и „Варна" постепенно уходила в воду, держась наплаву только благодаря теснившим судно со всех сторон льдам. 24 июля 1883 года, на 71° 5′ с. ш. и 62° 52′ в. д., „Варна" пошла ко дну.

После гибели своего судна голландцы расстались с гостеприимными соседями и отправились — где на шлюпках, где по морским льдам — к берегам острова Вайгача, куда и добрались благополучно. Встретившийся им пароход „Луиза" доставил участников голландской экспедиции в Норвегию. Туда же в октябре 1883 года прибыла и „Димфна", освободившаяся изо льдов.

Во время дрейфа обоих судов участники экспедиции в течение целого года с помощью очень точных инструментов вели разнообразные научные наблюдения. Благодаря этому наука обогатилась материалами, которые в этой области по своему количеству и качеству и доныне еще являются непревзойденными. Первоначальные цели голландской и датской экспедиций — путем научных наблюдений осветить огромную область северного побережья Азии, где русское правительство смогло организовать на время работ Первого Международного полярного года только одну станцию на острове Сагастыре в устье Лены, — оказались недостигнутыми. Но зато удалось „осветить" другую, не менее интересную область Карского моря, вблизи которой работала лишь одна русская станция в становище Малые Кармакулы на Новой Земле.

В силу разных причин успехи экспедиции А.-Э. Норденшельда не побудили российских и иностранных предпринимателей к энергичному продолжению того дела, которое было так блестяще начато шведским исследователем. Правда, еще в 1887 году русское правительство предоставило одной английской компании право ввозить в Сибирь морским путем в течение пяти лет беспошлинно все английские товары. Но для установления правильных и постоянных торговых сношений между Сибирью и Европой одного этого было недостаточно. Никаких практических выводов не было сделано ни из плаваний Норденшельда, ни из плаваний английского капитана Джозефа Виггинса.



Джозеф Виггинс

Некоторые попытки пройти из европейских портов в устья Оби и Енисея увенчались блестящим успехом. Так, например, в 1893 году Северным морским путем прошли в Енисейск несколько пароходов, доставивших в Сибирь рельсы для строившейся тогда Сибирской железной дороги. То же было и в 1894 году. В результате Виггинс пришел к заключению, что регулярное морское сообщение между портами Англии и Сибирью вполне возможно.

В 1897 году в Енисейск пришло с моря 7 пароходов, а в 1905 году их прибыло уже 14. Тем не менее говорить об установлении сколько-нибудь постоянной связи морем между Сибирью и Европой было еще преждевременно. Впрочем, за тридцатилетний период с 1874 по 1904 год между Сибирью и европейскими портами было совершено 129 плаваний. Из них 96 закончилось благополучно, а 33 судна не дошли до места своего назначения (в том числе 11 погибли). Эти результаты привели виднейших исследователей к мысли, что Северный морской путь не может иметь практического значения, пока не будет оборудован на всем своем протяжении портами, угольными базами, телеграфными станциями, пока не будет изучен фарватер и поставлены по всему сибирскому побережью судоходные знаки и маяки.

Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. вопрос об использовании Северного морского пути выдвигался в иной плоскости: российское правительство интересовалось возможностью быстрой и надежной проводки военных морских судов северным путем во Владивосток. Но, после того как члены Особой комиссии по вопросу о морском сибирском пути на Дальний Восток высказали мнение, что этот путь „не может иметь решительно никакого практического значения не только

для военного флота, но даже и для коммерческого",— эта мысль была оставлена. Этот путь был пройден лишь одним судном с углублением в 16,4 фута и водоизмещением в 300 тонн. Пускать в плавание по нему броненосцы в 12 000—15 000 тонн, сидевшие в воде на 26—28 футов, по неисследованному фарватеру было, конечно, безумной затеей.

По окончании войны с Японией, проблема Северного морского пути снова была отодвинута на задний план, и ею не занимались серьезно до 1913 года, когда Фритьоф Нансен совершил плавание в устье Енисея по западному участку этого пути на судне „Коррект". Но и это плавание не привело ни к каким решительным выводам со стороны российского правительства. Правда, отдельные плавания по Карскому морю в устья сибирских рек продолжались до 1917 года, но грузооборот не только не развивался по сравнению с данными 1914 года, а, напротив, все падал и падал, пока не прекратился вовсе. Лишь с 1919 года судоходство по Карскому морю возникает снова, и с этого времени грузооборот начинает все более и более возрастать, за исключением времени с 1923 по 1925 год, когда наблюдалось резкое понижение как по экспорту, так и по импорту. По данным, приводимым В. Ю. Визе, число торговых судов, совершивших удачные рейсы к устьям западносибирских рек, было таково:

1876—1879 гг.	13	1900—1909 гг.	8
1880—1889 гг.	7	1910—1919 гг.	37
1890—1899 гг.	27	1920—1929 гг.	87
		1930—1935 гг.	198

В этой таблице за целые плавания принимаются лишь плавания, совершенные в оба конца. Плавания же только на восток или с востока на запад считаются за полуплавания.

Интересно вспомнить, какие условия выдвигала комиссия 1904 года для обеспечения навигации по Северному морскому пути, все же считая его „средством как для оживления севера Сибири, так и для сношения между нашими европейскими владениями и Дальним Востоком".

Во-первых, необходимость научного исследования и изучения пути с постоянных станций. Станции эти намечались в таких пунктах:

Югорский шар (построена в 1914 г.), Маточкин шар (построена в 1923), северная оконечность Новой Земли (построена на мысе Желания в 1932 г.), Шараповы Кошки, пролив Малыгина (на мысе Скуратова к западу от Ямала), Таймырский пролив, мыс Челюскина (построена в 1932 г.), бухта Лаптева (на восточном берегу Таймыра), устье Лены (построена в 1933 г. в бухте Тикси-Сого), Новосибирские острова (построена в 1927 г. на Большом Ляховском острове), против Медвежьих островов (построена 1934 г.), против Земли Врангеля (построена на острове Врангеля в 1927 г., на сибирском берегу в Ванкареме в 1934 г. и на мысе Шмидта-Северном в 1933 г.), Колючинская губа, мыс Дежнева (построена в Уэлене в 1933 г.) и пр.

Во-вторых, проведение судовых работ одновременно из трех пунктов — от бухты Диксон на восток, от мыса Дежнева на запад и от устья Лены в обе стороны. В распоряжении каждой из трех экспедиций должно было быть по два судна — на случай аварии одного из них.

Общий расход по станциям и экспедициям выражался в сумме около 3 миллионов рублей золотом.

Комиссия вполне справедливо полагала, что правительство вряд ли пойдет навстречу ее пожеланиям и отпустит такую огромную сумму на дело весьма сомнительное и неопределенное. Поэтому она надеялась получить необходимые средства



Празднование 1 Мая в Русской гавани на Новой Земле

путем „сбора доброхотных пожертвований на это государственное и в высшей степени патриотическое дело". Очевидно, члены комиссии считали, что интересы государства лучше понимаются „жертвователями", чем самим правительством. „Русский народ, доказавший уже, насколько он щедр в своих жертвах на общенародное дело, откликнется и здесь на призыв императорского Общества судоходства, санкционированный монаршим одобрением",— так писала комиссия в протоколе от 14 апреля 1904 года.

Но русский народ не состоял из „крупных жертвователей" и нимало не был заинтересован тогда ни в „облегчении условий плавания в северных водах", ни „в изучении принадлежащих нам издавна берегов", ни „в возможности направлять балтийский военный флот в Тихий океан северным путем". Те же, кто был заинтересован во всем этом, конечно, не могли осилить грандиозной задачи, которую блестяще разрешил только про-

летариат, организованный единой волей коммунистической партии и советского правительства.

Быть может, результаты работ комиссии были бы несколько иными, не будь в правящих кругах распространено мнение о скорой и легкой победе над Японией. Если бы российское правительство, как и члены комиссии, могло предвидеть разгром русских армий и флота, то, пожалуй, незачем было бы обращаться к помощи „доброхотных жертвователей". Известный русский гидрограф А. И. Вилькицкий, знаток полярных морей, считал проводку военных судов Северным морским путем делом осуществимым. Но не надо забывать, что в те годы такой план был бы безумно смелым. Ведь истории полярного исследования в то время было известно только плавание „Веги", а базироваться в своих расчетах, надеждах и предположениях только на опыте одного сквозного плавания было бы более чем рискованно. В результате от проводки эскадры адмирала Рожественского Северным морским путем решено было отказаться.

Все же работы комиссии не совсем пропали даром. В 1908 году было приступлено к частичному осуществлению ее предложения: начата постройка двух ледокольных транспортов — „Таймыра" и „Вайгача". Правительство признало своевременным и необходимым приступить к изучению условий судоходства вдоль северных берегов Сибири, опираясь на Владивосток. Вскоре вслед за этим было решено начать строить постоянные полярные станции на западном участке Северного морского пути. Из всех намеченных комиссией станций было выстроено до Октябрьской революции всего четыре: у восточного входа в Югорский шар, на острове Вайгаче (у восточного входа в Карское море) и в Маре-Сале (на западном берегу Ямала) — все в 1912 — 1914 гг. и на острове Диксона — в 1915 году.

В 1910 году „Таймыр" и „Вайгач" прибыли во Владивосток и начали свою работу, которая в первые два года ограничивалась гидрографическими исследованиями в области между рекой Колымой и Беринговым проливом. В 1912 году оба корабля должны были обследовать и район к западу от Колымы до устья Лены, затем, в случае благоприятных условий, пройти вдоль северных берегов Таймырского полуострова, пересечь Карское море и направиться к Мурманскому побережью, где и пополнить запасы угля.

„Таймыр" и „Вайгач" вышли из Владивостока 13 июня 1912 года и в начале августа подошли к Большому Ляховскому острову в группе Новосибирских островов. Выполнив в этой области ряд гидрографических работ, экспедиция зашла в бухту Тикси за пресной водой, а затем сделала попытку пройти на запад, обогнув Таймырский полуостров. Проход мимо мыса Челюскина определил бы 70 процентов успеха,— сквозное плавание за одну навигацию Северным морским путем было бы осуществлено. Но после десятидневной тяжелой борьбы со льдами начальник экспедиции И. С. Сергеев, в 150 милях от мыса Челюскина, отдал приказ поворачивать обратно. 9 сентября „Вайгач" и „Таймыр" повернули на восток и через две недели прошли Берингов пролив, не встречая все это время почти никаких помех со стороны льда. Вообще ледовые условия в 1912 году были

довольно благоприятными, и если бы Сергеев подождал еще несколько дней, то вполне возможно, что „Таймыр“ и „Вайгач“ прошли бы мимо мыса Челюскина, а затем без труда пересекли бы Карское море. Как теперь известно (из находок „Сталинца“ и „Тороса“ на острове Геркулеса), Русанов прошел Карским морем в ту же навигацию до западных берегов Таймыра.

На следующий год „Таймыр“ и „Вайгач“ должны были заняться обычными гидрографическими работами к западу от устья Лены и произвести опись восточного и северного берегов Таймыра. Затем предполагалось повторить попытку сквозного плавания до мурманских берегов. Суда экспедиции вышли из Владивостока 9 июля, причем вскоре начальник ее И. С. Сергеев заболел и сдал командование Б. А. Вилькицкому. 6 августа был пройден Берингов пролив, и суда разошлись: „Вайгач“ пошел к острову Врангеля, а „Таймыр“ направился вдоль чукотских берегов на северо-запад. Состояние льдов в этой области было очень благоприятным для плавания, и „Таймыр“ без всяких помех дошел до Медвежьих островов, куда вскоре прибыл и „Вайгач“, которому не удалось подойти к острову Врангеля ближе чем на 50—60 миль. Затем суда опять расстались: „Таймыр“ обогнул с севера Новосибирские острова, открыв попути остров Вилькицкого и сделав попытку произвести высадку на южном берегу острова Беннета, где остались коллекции экспедиции Толля, а „Вайгач“ прошел через пролив Лаптева в море того же названия. 23 августа „Таймыр“ подошел к восточным берегам Таймырского полуострова, встретив у острова Преображения „Вайгач“, который тем временем занимался гидрографическими работами в проливе Лаптева и в бухте Нордвик.

Дальнейший путь обоих судов пролегал на север вдоль восточного берега Таймыра. Обследовав бухту Марии Прончищевой, острова Самуила (переименованные в 1935 году в острова „Комсомольской Правды“) и залив Фаддея, „Таймыр“ и „Вайгач“ вошли 1 сентября в тот пролив, который теперь называется проливом Вилькицкого.

На западе уже виден был мыс Челюскина — заветная цель экспедиции! Но здесь дальнейший путь был прегражден,— льды в проливе еще не вскрылись. Тогда Вилькицкий решил пройти вдоль ледяной кромки на север, пока не представится возможности обогнуть льды и повернуть на запад. Во время этого плавания был открыт остров, называемый ныне „Малым Таймыром“, и на него произведена высадка. Вскоре экспедиция стала встречать в большом количестве дрейфующие ледяные горы. Трудно было предположить, что они приплыли в эту область от берегов Новой Земли или Земли Франца-Иосифа. Очевидно, место их происхождения — высокая гористая земля — находилось где-то поблизости. Действительно, уже утром 3 сентября справа по курсу показались очертания довольно высокого берега, покрытого туманной дымкой. Но вот туман начал рассеиваться, и с „Вайгача“ и „Таймыра“ отчетливо увидели неведомую гористую землю. Одно из судов остановилось у ее южных берегов для производства астрономических наблюдений, а второе прошло на север, чтобы определить протяжение вновь открытой земли. То была Северная Земля.

4 сентября участники экспедиции Вилькицкого высаживались на мыс, названный потом мысом Берга, произвели здесь астрономические наблюдения и подняли русский флаг. Затем „Вайгач" и „Таймыр" направились на север вдоль восточного берега новой земли, но были остановлены льдами на 81° с. ш. Пришлось вернуться на юг, и вскоре экспедиция опять вошла в пролив между мысом Челюскина и Малым Таймыром. Воспользовавшись длительной остановкой, участники плавания предприняли экскурсию на Малый Таймыр и на мыс Челюскина, где был поставлен знак. Тогда же был открыт небольшой остров, названный островом Старокадомского в честь врача экспедиции.

Потеряв всякую надежду пройти в Карское море, Вилькицкий 13 сентября повернул обратно. Огибая через пять дней Новосибирские острова с севера, „Вайгач" и „Таймыр" подошли к берегам острова Беннета, где была произведена высадка. Коллекции Толля были найдены и взяты с собой. От острова Беннета экспедиция направилась к острову Врангеля, желая проверить существование к западу от этой области „Земли Андреева". Однако льды заставили суда отклониться на юг, а затем лечь на восток. Дальнейшее плавание протекло вполне благополучно, 25 ноября „Таймыр" и „Вайгач" вернулись во Владивосток.

На следующий год была предпринята третья попытка провести „Таймыр" и „Вайгач" из Владивостока на запад Северным морским путем. Теперь это составляло главную и единственную цель экспедиции,— все остальные задания были побочными и необязательными. Экспедиция вышла из Владивостока 7 июля, причем „Таймыр" направился сперва в Ном на Аляске для переговоров с представителями канадского правительства об оказании помощи добравшейся до острова „Врангеля" команде погибшего летом 1914 года „Карлука". В августе оба судна встретились у мыса Дежнева, а затем вышли в Чукотское море. „Вайгач" был послан на помощь команде „Карлука", а „Таймыр" пошел на запад, к Колючинской губе.

Как уже упоминалось, „Вайгачу" не удалось дойти до острова Врангеля, окруженного льдами, в борьбе с которыми транспорт, сам затертый льдами, потерпел аварию. С огромным трудом выйдя изо льдов, „Вайгач" пошел на соединение с „Таймыром", а затем оба судна направились на запад к мысу Челюскина.

Как обычно, экспедиция разделилась: „Таймыр" предпринял новую попытку обследовать область „Земли Андреева", а „Вайгач" пошел произвести съемку открытых Де-Лонгом островов Генриетты и Жаннетты. Оба эти задания оказались неосуществимыми из-за состояния льдов, но зато был открыт новый остров, названный позднее островом Жохова в честь умершего участника экспедиции.

Обойдя с севера Новосибирские острова, „Таймыр" и „Вайгач" 1 сентября 1914 года стали на якорь у мыса Челюскина, где был воздвигнут большой каменный знак. Во время этой работы неожиданно надвинувшиеся ледяные поля едва не выкинули на берег „Таймыра", получившего повреждение корпуса. Затем, произведя опись южных берегов Северной Земли, суда Вилькицкого прошли в Карское море, где вскоре у западного входа в пролив были затерты льдами. Событие это произошло

настолько неожиданно, что судам даже не удалось укрыться в какой-нибудь удобной бухте, чтобы перезимовать там. Стиснутые со всех сторон льдами, „Таймыр“ и „Вайгач“ дрейфовали между западным берегом Таймырского полуострова и архипелагом Норденшельда. Официально зимовка была объявлена 4 октября. Позиция экспедиции была тогда 76° 40′ с. ш. и 100° 20′ в. д.

Зимовка прошла благополучно, хотя суда не раз испытывали сильные сжатия. Условия жизни на кораблях были нелегкие:



Гидрографическое судно „Таймыр“

питание было очень однообразным и нерациональным, в результате в марте 1915 года среди команды началась цынга, к счастью, не в сильной степени.

Одновременно с Вилькицким, но западнее его, в Карском море зимовал Отто Свердруп на „Эклипсе“. В марте 1915 года Главное Гидрографическое Управление предложило Свердрупу оказать помощь судам Вилькицкого, положение которых начинало внушать некоторое опасение: не исключалась возможность второй зимовки, а между тем запасов продовольствия могло хватить только на год. „Эклипс“ зимовал на 75° 43′ с. ш. и 92° в. д.; позиция судов Вилькицкого 30 января 1915 года была 76° 40′ с. ш. и 100° 40′ в. д. для „Таймыра“ и 77° 20′ с. ш. и 100° в. д. для „Вайгача“; ближайшая земля находилась в 8 милях к востоку от „Таймыра“. Вилькицкий решил переправить в марте 1915 года на „Эклипс“ 40 человек наиболее слабых из состава экспедиции, а с остальной командой дожидаться лета. Однако не исключалась возможность, что при сильном летнем торошении льдов оба судна будут раздавлены и погибнут. В этом случае предполагалось эвакуировать команду „Таймыра“ и „Вайгача“ полностью на „Эклипс“, который должен был отослать к лету

первую партию на материк. В общем положение экспедиции Вилькицкого было настолько опасным, что, по мнению О. Свердрупа, „мир мог стать свидетелем новой ужасной трагедии“, если бы „Таймыру“ и „Вайгачу“ не была оказана своевременно помощь“.

И помощь эта была оказана. Для ускорения дела и для снабжения уходящей с судов Вилькицкого партии соответствующим снаряжением Свердруп 29 апреля вышел сам в поход к зимующим „Таймыру“ и „Вайгачу“, взяв с собой трех спутников, 24 собаки и 6 саней. 11 мая норвежцы подошли к месту зимовки „Таймыра“, пройдя за две недели около 250 км. Через восемь дней Свердруп покинул „Таймыр“ во главе большой партии, в состав которой входило 39 человек команды русских судов. 4 июня партия благополучно прибыла на „Эклипс“, откуда затем русские прошли тундрой до Гольчихи на Енисее.

Оставшиеся на „Таймыре“ и „Вайгаче“ участники экспедиции в мае и июне совершили несколько экскурсий на берег, причем во время одной из них был использован, хотя и не по прямому назначению, самолет системы Фармана, бывший в распоряжении Вилькицкого. Лейтенанту Александрову не удалось подняться на воздух, и самолет был превращен в аэросани, пробежавшие по льдам залива Хафнера несколько десятков километров.

В конце июля были предприняты попытки опилить или взорвать лед вокруг кораблей, но вскоре лед сам вскрылся, и суда получили возможность передвигаться самостоятельно. Впрочем, вскоре их опять затерло. Вдобавок „Таймыр“ сел на камни и получил пробоину в днище. Всё же суда смогли обогнуть остров Таймыр с севера и войти в бухту Колин Арчера, где когда-то стоял „Фрам“ и зимовала „Заря“. Здесь экспедицию на несколько дней задержали льды. Только 30 августа „Таймыр“ и „Вайгач“ достигли острова Диксона, а 16 сентября прибыли благополучно в Архангельск, пройдя северо-восточным путем на всем его протяжении во второй раз в истории человечества и впервые с востока на запад. На это было затрачено три года, и одна зима проведена во льдах Арктики.

Экспедиция Вилькицкого, в которой между прочим участвовали двое молодых исследователей — А. М. Лавров и Н. И. Евгенов, ныне всем известные советские полярники, дала крупные научные результаты и осветила значительную область Северного морского пути. „Таймыр“ и теперь работает в советской Арктике, а „Вайгач“ погиб в 1918 году в Енисейском заливе. Плавание этих судов имело также очень большое влияние на решение вопроса о возможности использования Северного морского пути в целях торгового судоходства. Большинство специалистов пришло к выводу, что если после плавания „Веги“ нельзя было ни отрицать, ни утверждать возможность практического использования этого пути, то опыт экспедиции Вилькицкого позволяет считать вопрос этот решенным отрицательно. Открытие Вилькицким Северной Земли еще более ухудшило создавшееся положение, так как трудности прохода мимо мыса Челюскина не открытым морем, а сравнительно узким проливом, по мнению многих, сильно возрастают. Если раньше можно было на что-то надеяться, то теперь никаких причин для надежд уже

не оставалось. Однако, по мнению проф. В. Ю. Визе, именно это обстоятельство является благоприятным. „Многолетний полярный пак, прижатый к берегу, представит гораздо больше затруднений“ для судоходства, чем сравнительно более тонкий лед в проливе Вилькицкого, быть может, даже частично замерзающий ровным слоем.

Начавшаяся в 1914 году мировая война надолго приостановила всякую работу русских исследователей у северных берегов Азии, и инициатива снова перешла в руки иностранцев. На этот раз соперником Норденшельда и Вилькицкого выступил уже тогда всемирно известный своим блестящим походом к южному полюсу Руал Амундсен.

В 1918 году Амундсен решил повторить историческое плавание нансеновского „Фрама“, дрейфовавшего с полярными льдами в 1893—1896 гг., и попытаться пройти через весь центральный бассейн как можно ближе к северному полюсу. Этот план был задуман Амундсеном давно, еще до его экспедиции на том же „Фраме“ к южному полюсу в 1910—1912 гг. Экспедиция в Арктику тогда не состоялась из-за недостатка денежных средств, и вместо северного полюса Амундсен попал на южный. Но позднее, во время мировой войны, Амундсен, последовав примеру многих, составил себе капитал на акциях пароходных обществ и решил организовать на свои собственные средства совершенно новую экспедицию. Первоначально предполагалось использовать старый „Фрам“, но состояние судна настолько ухудшилось, что выгоднее было построить новый корабль. Весной 1916 года Амундсен заключил контракт с судостроителем Кр. Йенсеном на постройку судна, по своей конструкции близкого к знаменитому „Фраму“. Судно должно было быть яйцевидной формы, т.-е. днище его делалось округлым. Вследствие этого прямому напору полярных льдов не подставлялось никакой поверхности. Давление льда только содействовало бы выпиранию судна вверх. Такая форма подводной части обеспечивала наибольшее сопротивление при наименьшей поверхности.

В июне 1917 года судно Амундсена, названное „Мод“, было спущено на воду вблизи столицы, а затем приведено в Христианию, где на него был поставлен 240-сильный мотор. Тогда же были закончены оснастка судна и устройство его внутренних помещений. В состав экспедиции вошли (кроме самого Амундсена) восемь человек,— Амундсен принципиально никогда не брал с собой много людей, чтобы все участники его плаваний были полностью загружены работой. Предосторожность весьма нелишняя, когда в перспективе был пяти-семилетний дрейф со льдами.

Из числа восьми спутников Амундсена — четверо участвовали в одной или в обеих его прежних экспедициях. Это были Хельмер Хансен, капитан „Мод“ (некоторые ошибочно считают капитаном Вистинга), Оскар Вистинг (первый штурман), Карл Сундбек (машинист) и Рённе. Единственный научный сотрудник экспедиции, молодой ученый Харалд Свердруп, ныне один из крупных иностранных полярных исследователей, выполнял обязанности не только лаборанта, метеоролога, океанографа и т. д., но и повара-кока.

24 июня 1918 года „Мод“ покинула Христианию, намереваясь войти во льды Северного Ледовитого океана к северу от Берингова пролива. Таков был первоначальный план Амундсена. Только теперь Амундсен внес в него поправку. По первому варианту плана, когда Амундсен намеревался использовать „Фрам“, экспедиция должна была пройти в Берингов пролив с юга, подойдя к нему через все пространство Тихого океана с востока на запад. Но по новому варианту Амундсен решил попасть в те же воды с запада, пройдя вдоль северных берегов Европы и Азии северо-восточным морским путем, по следам „Веги“.

Обогнув Европу с севера, „Мод“ направилась дальше на восток вдоль берегов северной России и через месяц после ухода из Христиании достигла Югорского шара. Здесь в состав экспедиции вошел один из телеграфистов местной полярной станции — Геннадий Олонкин. Состояние льдов в 1918 году было довольно неблагоприятным для плавания в Карском море, и „Мод“ потратила целый месяц на проход через суровые карские льды. 9 сентября экспедиция обогнула мыс Челюскина — в пятый раз в истории полярного исследования. „Мод“ была седьмым судном, прошедшим мимо северной оконечности Азии на пути на восток или на запад. Первой и второй были „Вега“ с „Леной“, третьим — „Фрам“, четвертой — „Заря“, пятым и шестым — „Таймыр“ и „Вайгач“.

За мысом Челюскина „Мод“ встретила непроходимые льды и 13 сентября вынуждена была остановиться на зимовку у восточного берега Таймырского полуострова, где и провела ровно год. На берегу были построены хижины для метеорологических и магнитных наблюдений, которые велись непрерывно. Кроме того, была подвергнута научному изучению северная часть Таймырского полуострова, не обследованная предшествовавшими экспедициями. Амундсен намечал также исследование Северной Земли, но неблагоприятное состояние льдов помешало осуществлению этого плана. Пришлось ограничиться только санной поездкой на Малый Таймыр.

От тяжелых объятий полярных льдов „Мод“ не освободилась даже в летние месяцы. Лед пришлось взрывать. Только 12 сентября 1919 года судно опять оказалось на чистой воде и могло продолжать свое плавание на восток. Однако уже через одиннадцать дней льды снова стиснули судно со всех сторон, и экспедиция вторично застряла — на этот раз у острова Айона в Чаунской бухте у северо-западных берегов Чукотского полуострова.

В день окончания первой зимовки двое из команды „Мод“ — Кнудсен и Тессем — покинули корабль. Причина их ухода, вернее — ухода Тессема (Кнудсен был послан сопровождать его), невполне ясна. Амундсен объясняет это тем, что нужно было переправить как-нибудь в Норвегию научные материалы, собранные во время зимовки, чтобы не брать их с собой в предстоящее многолетнее плавание с дрейфующими льдами. Но эти материалы не могли ни устареть за время дрейфа „Мод“, ни срочно понадобиться кому-нибудь в Европе. Остается предположить, что Амундсен хотел воспользоваться случаем для отсылки в Норвегию каких-то важных сообщений. Однако и это

предположение отпадает: никаких выдающихся событий за время первой зимовки „Мод“ не произошло, как не произошло и никаких существенных перемен в планах Амундсена.

В своей автобиографической книге „Моя жизнь“ Амундсен объясняет уход Тессема уже иначе,—тот будто бы жаловался на постоянные головные боли, бессонницу и сам попросил Амундсена отпустить его в Норвегию. Амундсен согласился на это, зная, что от места зимовки „Мод“ до русской станции на Диксоне всего 800—900 км сравнительно нетрудного пути, т. е. гораздо меньше, чем прошел в 1905 году сам Амундсен во время своей экспедиции на „Йоа“. К тому же Кнудсен, принимавший участие в экспедиции О. Свердрупа на „Эклипсе“, совершил поход к месту зимовки Вилькицкого и был знаком с той областью, по которой теперь намеревался пройти к Диксону Тессем, и где в 1915 году были оставлены склады продовольствия.

Оба ушедших погибли. Трупы их были найдены в разное время разыскными экспедициями, организованными советским правительством по просьбе норвежского правительства. Труп Кнудсена был найден в августе 1921 года бывшим боцманом „Зари“ Н. А. Бегичевым к западу от мыса Стерлегова, а труп Тессема—тем же Бегичевым и Н. Н. Урванцевым—летом следующего года в четырех километрах от полярной станции на острове Диксона.

Для самого Амундсена первая зимовка была чревата всякими неприятностями. В конце сентября он, спускаясь по лесенке с корабля на лед с собакой на руках, был сшиблен другой собакой и упал с высоты трех метров правым плечом на гладкую и твердую, как камень, ледяную поверхность. Вистинг, исполнявший на „Мод“ обязанности врача, нашел у Амундсена сложный перелом правого плеча и положил руку в лубок. Первые дни Амундсен очень страдал от сильнейших болей и даже вынужден был слечь в постель. Затем Вистинг прибинтовал ему руку к телу, и в таком виде Амундсен проходил пять недель.

Накануне того дня, когда повязка должна была быть снята, Амундсен вышел утром прогуляться в сопровождении собаки и неожиданно очутился лицом к лицу с медведем. Пришлось обращаться в самое позорное бегство, но медведь все же догнал Амундсена и ударом могучей лапы сбил его с ног. Амундсен отделался испугом и не совсем почетной раной: „на восточной половине его центра тяжести“ остались четыре глубоких кровавых полосы от медвежьих когтей!

На этом его злоключения не кончились. Вскоре после описанного случая он, работая в магнитной обсерватории, отравился газами, образовавшимися при горении неисправной керосиновой лампы. В результате появилось сильнейшее сердцебиение, продолжавшееся несколько недель. Таким образом прошло много месяцев, прежде чем Амундсен оправился настолько, чтобы приняться за свою обычную работу.

Все эти напасти привели к тому, что Амундсен был лишен возможности принимать хоть какое-либо участие в санных поездках, совершенных его спутниками. Еще в феврале 1919 года он был так слаб, что с трудом поднимался на небольшие пригорки. Во время одной из санных поездок на мысе Челюскина

был установлен медный шар с надписью на нем в честь Норденшельда и участников его экспедиции.

Вторая зимовка „Мод" началась 23 сентября 1919 года. Амундсену не везло. На подготовку к экспедиции на „Мод" ему понадобилось шесть лет, а теперь к ним прибавилось еще два года. Но делать было нечего,— пришлось вооружиться терпением. Прежде всего Амундсен сделал попытку наладить какую-нибудь связь с внешним миром. Хотя на „Мод" была радиостанция, но она как следует не действовала и во время первой зимовки не могла связаться даже со станцией на Диксоне. Поэтому Амундсен послал трех человек во главе с Вистингом в Нижнеколымск на телеграф. Однако телеграфа там не оказалось, в Среднеколымске же радиотелеграф давно бездействовал. Оставалось попытать счастья в Анадыри, куда 1 декабря и вышла партия Вистинга. Пройдя вдоль всего Чукотского берега и обогнув мыс Дежнева, норвежцы прибыли в Анадырь, где и сдали свои депеши. Дождавшись ответа на них, Вистинг вышел в обратный путь и 15 июня 1920 года достиг места зимовки „Мод", пробыв в отсутствии свыше полугода.

Почти в то же время Х. Свердруп занимался изучением области между рекой Колымой и Чаунской губой, собрав ценные материалы по этнографии чукчей и проведя среди них почти пять месяцев с октября 1919 по май 1920 года.

Амундсен попрежнему не покидал места зимовки „Мод" и вел здесь постоянные метеорологические и различные геофизические наблюдения. В начале июля 1920 года льды вскрылись, и Амундсен решил итти прямо в Ном на Аляске, на что у него было много важных причин. Во-первых, надо было пополнить снаряжение и произвести кое-какой ремонт; во-вторых, опыт двух прошедших лет показал, что для вхождения в полярные дрейфующие льды следует подняться довольно высоко на север от Берингова пролива. И, наконец, в-третьих, Амундсен сознавал, что он серьезно болен, и ему нужно лечиться.

7 июля „Мод" двинулась снова на восток и, борясь со сплоченными льдами, стала медленно продвигаться к Берингову проливу. Через две недели она обогнула мыс Дежнева. Северо-восточный проход был пройден в третий раз. Дальнейший путь не представлял особых трудностей, и 27 июля „Мод" пришла в Ном.

Своим плаванием на „Мод", соединенным с плаванием на „Йоа", Амундсен сомкнул круг: им были пройдены на всем протяжении как северо-западный, так и северо-восточный пути и совершено впервые в истории кругосветное плавание в Северном Ледовитом океане, вдоль северных берегов Старого Света — Европы и Азии и Нового Света — Америки.

В Номе четверо участников экспедиции оставили „Мод". Команда корабля состояла теперь только из Амундсена, Вистинга, Свердрупа и Олонкина. Продолжать плавание при такой ничтожной команде было чрезвычайно опасно, однако Амундсен не остановился перед таким препятствием, и после непродолжительного пребывания в Номе „Мод" осенью 1920 года снова вышла в море.

Неизвестно, какая судьба постигла бы „Мод" и ее отважную команду, если бы судно очутилось в дрейфующих льдах. Но,

должно быть, к счастью для Амундсена и его спутников, плавание „Мод" очень скоро закончилось. К северу от Берингова пролива состояние льдов оказалось очень неблагоприятным: огибая мыс Сердце-Камень, „Мод" сломала винт, льды прижали ее к берегу, и экспедиции пришлось в третий раз оставаться на зимовку в 110 км от Берингова пролива у северо-восточных берегов Чукотского полуострова. Во время этой зимовки Вистинг и Свердруп совершили санную поездку по Чукотскому побережью от мыса Сердце-Камень до залива Креста.

Всю зиму по соседству с норвежцами стояли три чукотских яранги. Амундсен поддерживал с чукчами самые дружеские отношения, охотно делясь с ними провиантом. С наступлением лета несколько чукчей вошли в состав экспедиции для проводки „Мод" в Сиэттл на Аляске для ремонта. В конце августа 1921 года экспедиция благополучно прибыла в Сиэттл.

На следующий год „Мод" снова направилась на север — на этот раз уже без Амундсена, увлеченного теперь новыми планами. Капитаном судна был О. Вистинг, а его заместителем — X. Свердруп. Кроме того, в состав экспедиции входили молодой шведский ученый Финн Мальмгрен, летчик Одд Даль, штурман К. Хансен, машинист Сивертсен, радист Г. Олонкин и чукча Какот. На „Мод" был также взят небольшой самолет для производства разведочных полетов.

8 августа „Мод" была затерта льдами в районе острова Геральда на 71° 16′ с. ш. и 175° 06′ з. д. и начала свой дрейф с ними, который продолжался до 10 июля 1924 года. За это время судно обогнуло с севера остров Врангеля и приблизилось к северному берегу острова Фаддеевского в группе Новосибирских островов, описывая причудливые петли и кривые. Путь „Мод" пролегал южнее пути „Жаннетты" миль на 50 — 100, и потому участники экспедиции имели мало надежд на „большой дрейф в полярном бассейне". Летом 1923 года были предприняты попытки использовать самолет, но при втором взлете аппарат разбился. Вскоре после того умер Сивертсен — тяжелая потеря для небольшого состава экспедиции. Осенью начались сильные сжатия льдов, но из неравной борьбы „Мод" каждый раз выходила победительницей.

Весной 1924 года „Мод" принесло к островам Вилькицкого и Жохова, а в середине июня, когда скорость дрейфа стала заметно увеличиваться, экспедиция оказалась в ста километрах от острова Фаддеевского. Здесь „Мод" испытала сильнейший напор льдов, когда бо́льшую часть палубы заливало водой, а крен судна достигал 23°. Но и теперь все окончилось благополучно.

10 июля „Мод" вышла на чистую воду и стала продвигаться самостоятельно, пытаясь обогнуть с севера Новосибирские острова. Эта попытка не удалась, и экспедиция в течение нескольких недель тщетно искала прохода. Только 17 августа „Мод" обогнула остров Котельный и затем вышла в море Лаптевых на чистую воду. Но до конца ее плавания было еще далеко!

Узнав, что „Мод" не может попасть в дрейф севернее путей „Жаннетты" и „Фрама", Амундсен распорядился по радио, чтобы

экспедиция возвращалась на Аляску. Но, пытаясь пройти на восток, судно встретило непроходимые льды у Большого Баранова Камня. Вистинг решил итти обратно и повел судно к Медвежьим островам, где был тоже остановлен льдами и вынужден зазимовать у острова Четырехстолбового.

Льды освободили „Мод" лишь в июле 1925 года, когда экспедиция снова двинулась на восток и после шестой полярной зимовки (для О. Вистинга и Х. Свердрупа) благополучно прибыла в Ном, выдержав упорную и многолетнюю борьбу с арктическими льдами.

В научном отношении плавание „Мод" принесло ценнейшие результаты, так как во время этой экспедиции наблюдения велись непрерывно в течение шести лет: в 1918—1921 и 1922—1925 гг. Еще ни разу ни одна экспедиция не проводила в этой области столь большой, разносторонней и, главное, длительной работы с помощью точных новейших инструментов.

ПО ВОЗДУХУ ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

Сам Амундсен с летчиком Омдалем в самом начале плавания „Мод" в 1922 году перешел в заливе Коцебу на встретившееся им промысловое судно и в течение 1922—1923 гг. предпринимал несколько безуспешных попыток подняться в воздух на аэроплане для изучения местности. Эти попытки все же показали, что при надлежащем устройстве нижней части летательного аппарата можно серьезно заняться подготовкой большой воздушной полярной экспедиции. Аппарат надлежало сконструировать так, чтобы легко можно было подниматься на воздух и с водной поверхности и со льда или снега.

Амундсен вернулся в Европу, но его финансовые дела пришли в такое расстройство, что нечего было и думать о какой-либо новой экспедиции. Внимательный и заботливый к делам экспедиций, продумывавший каждую их мелочь, Амундсен был совершенно наивен и беззаботен по отношению к своим собственным денежным делам, и этим многие беззастенчивые люди широко пользовались. В конце концов с молотка пошло личное имущество Амундсена, и приходилось бросить всякую мысль о дорого стоящих полярных экспедициях. Амундсен стал разъезжать по Америке с докладами и лекциями, но сбор нужных средств этим путем подвигался столь медленно, что будущая воздушная экспедиция могла бы состояться лишь лет через сто! Неожиданно американский миллионер Линкольн Элсворт пришел на помощь Амундсену и предложил ему на организацию воздушной экспедиции 85 000 долларов с тем условием, чтобы руководство экспедицией было поделено между ними обоими. Амундсен с радостью принял это предложение, и в результате была организована первая в мире полярная воздушная экспедиция 1925 года.

Она всемирно известна, и незачем останавливаться на ней особенно подробно. 21 мая 1925 года Амундсен с пятью спутниками вылетел на двух гидроаэропланах Дорнье-Валь N-24 и N-25 со своей базы в Кингс-бэе на Шпицбергене и через восемь часов был вынужден произвести посадку под 87° 43′ с. ш. и 10° 20′ з. д.

от Гринича. Там один из гидроаэропланов был брошен на произвол судьбы, а на втором смелые путешественники сумели спастись через 24 дня, проведенных в изнурительной работе — при скудном питании — по расчистке площадки для старта. На долю участников экспедиции выпало баснословное счастье: на пути к полюсу удалось благополучно спуститься в единственную замеченную за все время полета полынью, а на обратном пути руль направления заклинило, *после того* как были оставлены позади ледяные поля, так что гидроаэроплан смог опуститься на поверхность спокойного моря, а затем доплыть к берегу по воде. У северных берегов Шпицбергена летчики были спасены норвежским промысловым судном и доставлены в Кингс-бэй.

Экспедиция 1925 года показала, что полет к полюсу возможен при условии лучшего технического оборудования, но зато быстрота полета мешает производству научных наблюдений, превращая таким образом всю экспедицию в чисто спортивное предприятие, преследующее рекордные цели и рассчитанное на самый короткий срок. Поэтому Амундсен немедля приступил к организации новой воздушной экспедиции, на этот раз на управляемом воздушном корабле — дирижабле, что давало возможность увеличить число участников полета и производить за время его ряд ценных научных наблюдений.

ПОЛЕТ „ОРЛА" И ГИБЕЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ АНДРЭ

Мысль об исследовании полярных областей с воздуха впервые явилась не у Амундсена. Амундсен был современником эпохи, когда полеты по воздуху сделались почти столь же обыкновенным явлением, как и поездка по железной дороге или прогулка по морю на моторной лодке. Полет к полюсу лишь представлял известные трудности, бо́льшие, чем, скажем, перелет из Берлина в Париж, но и только. Вспомним, что даже ко времени возвращения Амундсена с южного полюса аэропланы уже легко и свободно летали над землей во всех направлениях, а ко времени плавания „Мод" существовал рекорд на продолжительность полета на аэроплане в 27 часов, т. е. втрое больше того времени, которое понадобилось Амундсену, чтобы долететь до 88° с. ш. Таким образом Амундсену оставалось лишь разумно использовать современные ему достижения техники воздухоплавания. Тем ценнее заслуга другого исследователя, шведа С. Андрэ, предпринявшего в 1897 году полет к полюсу на аэростате, который по идее должен был обладать некоторой управляемостью, но в действительности оказался в полной власти стихий. Андрэ был тем первым безумно-отважным путешественником, который рискнул привлечь и воздушные средства сообщения на службу науке. А ведь в 1897 году авиации на аппаратах тяжелее воздуха вовсе не существовало; управляемые же воздушные корабли только еще делали свои первые робкие попытки победить воздушную стихию!

План трансполярного полета на аэростате был задуман Андрэ отчасти под влиянием знаменитого Норденшельда, который не раз задавался мыслью использовать аэростат для изучения полярных областей, в частности — района, лежащего за ледяным

барьером в Антарктике. В то время Андрэ был занят опытами с воздушными шарами и работал над разрешением задачи, которая его особенно интересовала и сводилась к возможности управления аэростатом при помощи гайдропов и парусов. В 1896 году Андрэ приступил к выполнению своего плана. Шар был сделан, выбрана база на Датском острове, в северо-западном углу Шпицбергенского архипелага, построен там ангар и в конце июля все приготовлено к полету. Оставалось только ждать попутного ветра, который мог бы принести шар к полюсу. Но „природа не выполнила своей части работы“, надвигалась осень, и экспедиция уже не могла рисковать, начиная полет в такое позднее время года.

Однако Андрэ не отказался от своего плана. Полет состоялся на следующий год 11 июля. Вместе с Андрэ в экспедицию отправились двое молодых ученых: физик и фотограф Нильс Стриндберг и инженер-воздухоплаватель Кнут Френкель. Андрэ надеялся управлять своим „Орлом“ (так назывался его шар) при помощи гайдропов, баластных канатов и парусов. Свой метод Андрэ основывал на том, что шар, летящий медленнее ветра, может быть отклонен от направления ветра, если под углом к нему поставить парус. Весь вопрос заключался в возможности заставить шар, свободно висящий в воздухе, летать медленнее того воздушного потока, который увлекает его с собой. Андрэ надеялся достигнуть этого торможением при трении гайдропов о поверхность земли или воды. Правильное положение парусов достигалось вращением шара вокруг его вертикальной оси, что можно было сделать, перемещая посредством системы канатов и блоков места прикрепления гайдропов к гондоле. Уверенность в том, что им удастся подчинить шар своей воле и лететь по избранному направлению, руководила планами и действиями трех отважных воздухоплавателей. Однако дальнейшее показало, что они жестоко ошиблись и поплатились за свою ошибку жизнью, пройдя через цепь невыразимых страданий и мук.

„Орел“ начал свой полет 11 июля 1897 года в 13 часов 46 минут и сразу же потерял часть гайдропов. Две трети их остались на земле, так как развинтились винты, которыми были скреплены их отдельные части. Перед тем порыв ветра прижал „Орла“ к поверхности воды, и на мгновение положение воздухоплавателей казалось критическим. Потеряв связь с землей, шар уже не мог больше управляться, но Андрэ решил не прерывать полета.

С этого момента судьба экспедиции была на три десятилетия скрыта от глаз человечества, тщетно пытавшегося разгадать новую полярную загадку. Но простая случайность привела в августе 1930 года к находке останков Андрэ и его спутников на пустынном берегу Белого острова. На месте гибели воздухоплавателей удалось найти разные документы — отрывки из второго дневника Андрэ, стенограммы-письма Стриндберга к невесте и записи того же Стриндберга в карманном календаре. Позднее, при осмотре трупов уже в Норвегии, был найден большой дневник Андрэ.

На основании найденных документов удалось восстановить историю полета и многонедельного блуждания воздухоплава-

телей по льдам от места спуска шара под 82° 56′ с. ш. и 29° 52′ в. д. до Белого острова — малоисследованного клочка земли в Шпицбергенском архипелаге. Полет „Орла“ окончился 14 июля в 8 часов 11 минут, причем уже с 12 июля шар не летел, а волочился по льдам, о которые гондола часто ударялась. Почти 13 часов шар провисел в воздухе неподвижно, медленно поворачиваясь вокруг своей оси и то поднимаясь, то опять опускаясь. Высадившись на льды, путешественники решили попытаться достигнуть мыса Флора на Земле Франца-Иосифа, где для Андрэ был оставлен склад провианта. Можно было также сделать попытку итти к Северо-восточной Земле, одному из крупнейших островов Шпицбергенского архипелага. Несколько дней прошло в подготовке к походу, и наконец 22 июля экспедиция пустилась в путь по направлению к мысу Флора. Снаряжена она была хорошо. У путешественников были трое саней, брезентовая лодка, спальные мешки, патроны, ружья и провиант на шесть месяцев. Ни Андрэ, ни его спутники не сомневались в том, что они проделают поход благополучно. Однако за первые четыре дня пути было пройдено всего лишь два-три километра! Льды находились в постоянном движении. Ничего нельзя было решать заранее, не было ничего верного, ничего определенного. Шаг вперед, два назад или в сторону. И при этом льды изборожены предательскими трещинами. Всюду нагромождены бесконечные торосы. В ночь на 4 августа Андрэ убедился в невозможности продолжать путь к Земле Франца-Иосифа. Поэтому было решено начать новый поход на Семь островов в надежде дойти туда в шесть-семь недель. Но и этот расчет не оправдался. Путешественников все время сносило к югу с небольшим отклонением на восток, и наконец 17 сентября они увидели в первый раз после 11 июля землю. Это был Белый остров. Но понадобилось еще почти три недели, чтобы выйти на холодный безлюдный берег этого острова, где все три отважных исследователя нашли себе могилу...



Саломон Андрэ

Их „ледяной поход“ во всем походил на десятки других таких же, совершенных в полярных областях. Так блуждал по льдам Парри, так мучился и страдал несчастный де-Лонг, так брел штурман Альбанов, так продвигались Мальмгрен, Цаппи и Мариано, которые через 31 год после Андрэ прошли через те же страдания и лишения: бесконечные льды, непроходимые скопления торосов, внезапно разверзающиеся трещины, талая вода, метели, холод, полуголодное существование и полная не-

уверенность в завтрашнем дне при невыносимо мучительной и изнурительной работе! В конце сентября путешественники, видя свое полное бессилие в борьбе со льдами, выстроили снежную хижину и собирались в ней зимовать. Начиная с десятых чисел сентября, их упорно сносило течением к юго-юго-востоку, и они надеялись выйти вместе со льдами к какому-нибудь из островов к востоку от Шпицбергена.

В ночь на 2 октября под хижиной треснула льдина, и экспедиции пришлось спасаться на берег Белого острова. К сожалению, нет никаких документальных данных, чтобы рассказать, как происходило переселение путешественников на берег, и что случилось за время с 7 октября по 17-е того же месяца, когда Стриндберг сделал на полях записной книжки последние заметки. Нет никаких материалов и для того, чтобы установить непосредственные причины гибели экспедиции.

Вероятно, Андрэ и Френкель пытались покинуть берега Белого острова и пройти на запад по уже скованному сильными морозами льду между отдельными островами архипелага. Во всяком случае, они не нуждались ни в продовольствии, ни в топливе и, очевидно, прилегли, усталые, на несколько минут.

Стриндберг умер раньше, потому что его труп был найден в могиле. Останки Андрэ и Стриндберга были найдены 6 августа 1930 года командой норвежского судна „Братвог". Третий труп — Френкеля — был найден месяц спустя участниками экспедиции, организованной двумя крупнейшими скандинавскими газетами. Та же экспедиция обнаружила остатки лагеря Андрэ и множество разных предметов. Так закончилась трагическая история первых смельчаков, дерзнувших подняться над холодным беспредельным пространством полярных льдов!

До этой находки об участи Андрэ можно было судить только по нескольким кратким сообщениям, сброшенным с шара в буйках, да по одному письму, посланному с почтовым голубем.

ТРАНСПОЛЯРНЫЙ ПЕРЕЛЕТ АМУНДСЕНА В 1926 ГОДУ

Амундсен блестяще провел свою воздушную экспедицию 1926 года на дирижабле „Норге", что значит „Норвегия", перелетев от Шпицбергена до Теллера на Аляске. „Норвегия" — полужесткий воздушный корабль — была построена в Италии по чертежам конструктора Нобиле, позднее приобревшего известность своей неудачной экспедицией 1928 года на „Италии". Оттуда „Норвегия" пролетела над Францией к Пулхэму, английской воздушной базе, направилась далее к столице Норвегии — Осло и затем прилетела в СССР, в Гатчину, где ожидала свыше двух недель окончания работ на Шпицбергене. 7 мая „Норвегия" прилетела на свою базу на Шпицбергене, а 11 мая отправилась в далекий путь к берегам Аляски. Полюс был оставлен позади в ночь на 12 мая 1926 года. Сутки спустя погода ухудшилась, и „Норвегии" с большим трудом удалось спуститься в Теллере южнее залива Коцебу. Весь полет занял промежуток времени с 8 часов 55 минут утра 11 мая до 8 часов утра 14 мая. Конечно, за 72 часа полета трудно было собрать много научного материала; тем более, что участники экспедиции очень

утомились и измучились, проведя трое суток на ногах, почти без сна и издергав донельзя свои нервы в те часы, когда корабль боролся с бурей и непогодой. Но все же самая возможность такого полета поставила экспедицию Амундсена на недосягаемую дотоле высоту.

За два дня до отлета „Норвегии“ американец Бэрд опередил Амундсена и побывал на полюсе, совершив полет туда и обратно из Кингс-бэя на Шпицбергене в шестнадцать часов. Нового этот полет ничего не принес. Еще за год перед тем Амундсен доказал возможность достижения полюса на аэроплане. Нужны лишь были лучшее техническое оборудование и более благоприятные метеорологические условия, чтобы такой полет осуществился. Бэрд совершил его без посадки, на трехмоторном гидроаэроплане Фоккера „Джозефина Форд“. Два года спустя, 15 апреля 1928 года, американец Губерт Уилкинс перелетел с пилотом норвежцем Эйельсоном, погибшим позднее у берегов Чукотки, от мыса Барроу до берегов Шпицбергена в 20 часов 20 минут. В 40 км от Шпицбергена их аэроплан „Вега“ вынужден был спуститься на маленький островок, где летчикам пришлось в течение пяти суток пережидать бурю. После этого перелета Уилкинс совершает ряд полетов в Антарктике у Земли Греэма, а затем разрабатывает план экспедиции к полюсу на подводной лодке. Эта экспедиция должна была произойти одновременно с большой международной воздушной экспедицией к полюсу на цеппелине „LZ-127“ в июле 1931 года, причем предполагалось поддерживать постоянную связь с нею по радио. Ниже мы расскажем вкратце как о походе „Наутилуса“ (так назвал Уилкинс свою подводную лодку), так и о полете цеппелина „LZ-127“ по маршруту: Ленинград—Земля Франца-Иосифа—Северная Земля—Таймырский полуостров—Ленинград, откуда корабль без посадки пролетел к своей базе в Германии на Боденском озере.

ГИБЕЛЬ „ИТАЛИИ“ И ПОХОД „КРАСИНА“

В том же году, когда Уилкинс и Эйельсон совершили свой трансполярный перелет, состоялась и знаменитая экспедиция Умберто Нобиле на дирижабле „Италия“ к северному полюсу и на Северную Землю. Этот полет закончился трагически. На помощь Нобиле и его спутникам было отправлено разными государствами множество спасательных экспедиций. Повторилась история Франклина. Только на этот раз темпы развития действия отвечали стремительности XX столетия, так как все закончилось в течение одного лета. Погибло меньше людей, чем во времена Франклина, но среди погибших оказался сам Амундсен, ветеран обоих полюсов, и ряд его спутников по прежним полетам и по плаванию „Мод“. В спасении Нобиле и в розысках его спутников участвовало 14 судов различных наций, 3 советских ледокола, 22 аэроплана различных систем и целая флотилия мелких рыбачьих и промысловых судов. В отличие от спасательных экспедиций эпохи Франклина, все средства были брошены сразу и в один более или менее определенный пункт, что и дало положительный эффект в самое короткое время.

Со времени катастрофы „Италии" прошло уже десять лет, и потому мы считаем нужным напомнить здесь читателю все обстоятельства гибели итальянского дирижабля. „Италия" была построена по типу „Норвегии", причем в конструкцию дирижабля были внесены все те улучшения, которых потребовал опыт предыдущего полета. Предполагалось произвести несколько полетов: первый—к Северной Земле, которая тогда еще не была изучена как следует, и где еще не существовало постоянной советской станции; второй — к северному полюсу с высадкой там нескольких ученых; наконец, третий — к северному побережью Гренландии. Базой для полетов был избран Шпицберген, классический отправной пункт для всех воздушных экспедиций в полярные области. В действительности же был совершен — после небольшого пробного полета — лишь неудачный полет к Северной Земле, не давший никаких результатов, так как туман и противный ветер помешали кораблю долететь до намеченной цели, а затем был предпринят полет к северному полюсу. Полюс был достигнут, но на обратном пути, в пятницу 25 мая 1928 года, „Италия" потерпела крушение.

Полет к северному полюсу был назначен на вечер 22 мая. Нобиле, стоявший во главе экспедиции, заявил провожавшим его журналистам, что он первым спустится на полярные льды, а затем будут спущены, вероятно, Мальмгрен и профессор Понтремоли. Как Нобиле представлял себе осуществление спуска при невозможности удержать дирижабль в неподвижном состоянии, а, тем более, как он предполагал произвести потом подъем людей на дирижабль — остается загадкой! Отметим кстати, что никаких спусков на лед ни разу за все полеты „Италии" не было произведено.

В назначенное время полет не состоялся. „Италия" пустилась в путь только в ночь с 22 на 23 мая. Интересно отметить, что из 16 участников полета не было никого, кроме Мальмгрена, кто был бы знаком с полярными странами, Мальмгрен же принимал участие в экспедициях Амундсена на судне „Мод" и на дирижабле „Норвегия". За несколько мгновений до отлета Нобиле разрешил лететь лейтенанту Вильери, сыгравшему потом видную роль во время 48-дневного пребывания на льдине. Чехословацкий ученый Бегунек и журналист Уго Лаго, собственно говоря, не должны были участовать в полете, но им было разрешено подняться на борт дирижабля тоже лишь в самый последний момент. Бегунек летел вместо священника Джиана Франчески, который должен был сбросить на полюс крест, освященный самим папой, а Лаго летел вместо другого журналиста, уже участвовавшего в полете к Северной Земле.

Метеорологические сводки не давали уверенности в благополучном доведении полета до конца, но старт все же состоялся. Объясняется это желанием Нобиле быть на полюсе 24 мая, в годовщину того дня, когда Италия вступила в мировую войну. Мальмгрен, метеоролог экспедиции, весьма пессимистически смотрел на исход полета, но не от него зависело отменить его. Поэтому он удовлетворился философским замечанием: „Погода не из блестящих, но все равно ведь не пойдешь обратно, когда уже оделся в авиационный костюм".



Бен Эйельсон и Губерт Уилкинс

Полет все время развивался вполне удовлетворительно; пройдя у северо-восточного угла Гренландии, „Италия“ направилась к полюсу, куда и прибыла в несколько минут первого в ночь на 24 мая. Сделав несколько кругов над полюсом, дирижабль лег на обратный курс, причем предварительно на полюс были сброшены итальянский флаг, крест римского папы и флаг города Милана, финансировавшего экспедицию. Во время этой церемонии граммофон играл фашистский марш.

Между тем погода становилась все хуже и хуже. Спустился густой туман, подул сильный северо-западный ветер. Нобиле стал советоваться с Мальмгреном, не повернуть ли им обратно с тем, чтобы постараться достигнуть побережья Аляски, т.-е. повторить маршрут „Норвегии“ 1926 года, или не направиться ли им к сибирскому побережью? Мальмгрен отверг оба эти предложения, считая, что погода улучшится и можно будет достичь Шпицбергена, идя старым курсом.

Но густая пелена тумана уже обволакивала все кругом. „Италия“ летела вслепую. Возникла и новая опасность: частицы льда стали осаждаться на металлических частях дирижабля, увеличивая вес его. Обледенела и антенна, что грозило перерывом радиосвязи с внешним миром.

В ночь с 24 на 25 мая, в 3 часа утра, после почти двадцати четырех часов полета от полюса, „Италия“ находилась в 120 милях от северного побережья Западного Шпицбергена. Ветер дул со страшной силой, гоня дирижабль на восток. Все три мотора работали с наивысшим числом оборотов, но поступательное движение продолжало замедляться, скорость падала, и под конец „Италия“ летела со скоростью не более 50 км в час, т.-е. вдвое медленнее своего обычного хода. Но никто из участников полета не испытывал серьезных опасений. Все были уверены, что дирижабль справится и благополучно вернется в Кингс-бэй.

Около 10 часов 30 минут в пятницу 25 мая радист Биаджи телеграфировал, что „Италия“ находится к северу от острова Моффен (приблизительно на 80° с. ш. и 15° в. д.). Позиция была указана неверно: „Италия“ в это время находилась на 81° 15′ с. ш. и 25° в. д. Навигаторы не могли определить с точностью положение дирижабля, так как трудно было учесть дрейф, и кроме того все вычисления велись без астрономических вспомогательных средств. Биаджи сообщал, что „Италия“ будет на месте, вероятно, в конце дня, и обещал телеграфировать опять через два часа. Но понадобилось ровно две недели, чтобы вновь была налажена радиосвязь между внешним миром и экспедицией, или, точнее, теперь уже частью экспедиции!

Еще за час перед тем дирижабль начал было стремительно падать. Были выключены моторы, и оказалось, что испортился руль высоты. Но дефект быстро устранили, моторы были снова пущены в ход, и „Италия“ вновь поднялась на значительную высоту. Однако через час,— приблизительно вскоре после последней радиотелеграммы,— дирижабль опять стремительно пошел вниз. События развивались с такой быстротой, что отдельные участники не успели даже сообразить, что дирижаблю грозит страшная, непредотвратимая гибель! Между тем моментом, когда дирижабль стал падать со все возраставшей быстротой, и тем,

когда часть участников полета очутилась в снегу, покрывшем обширную льдину, прошло не более двух минут.

В последний момент моторы были остановлены, и экипаж принялся выбрасывать на лед все, что только попадало под руку. Этим отчасти объясняется, почему у потерпевших крушение оказались позднее и продовольствие, и палатка, и радиоустановка, и даже оружие и фотографические аппараты. Гондолу с участниками экспедиции прижало к снежной поверхности и проволокло так на расстоянии около пятидесяти метров. Полосы анилиновой краски от раздавленных сигнальных ядер остались на снегу и льду на том месте, где это произошло. Дно гондолы быстро провалилось, гондолу заполнило снегом, в этом снегу и остались лежать участники полета, когда дирижабль, освободившись от тяжести гондолы, со всеми бывшими в ней вещами и инструментами, и девяти находившихся в ней людей, взлетел опять в высь и скрылся в густом тумане в восточном-юго-восточном направлении, уже никем не управляемый.

Те из потерпевших крушение, которые уже успели быстро подняться на ноги и стряхнуть с себя снег, имели еще возможность разглядеть лица людей, оставшихся в корпусе дирижабля. На мостике, ведшем к левой моторной гондоле, стоял моторист Ардуино и с ужасом глядел на происшедшее. Все это длилось одно мгновение...

Из шестнадцати человек экипажа на льду оказались: начальник экспедиции Нобиле, капитаны Мариано и Цаппи, лейтенант Вильери, профессор Бегунек, метеоролог Мальмгрен, Трояни, Чечиони и Биаджи. Все они скоро пришли в себя, хотя у Чечиони оказалась сломанной нога, у Нобиле были сильные ушибы всего тела, рана в голову и повреждения руки и ноги, а у Мальмгрена — вывих левой руки. Шесть человек остались в корпусе дирижабля. Шестнадцатый человек — моторист Помелла, бывший в кормовой гондоле, был убит при ударе гондолы о лед, от чего вывалился наружу вес мотор, придавив собою убитого. Тело Помеллы было найдено позднее при собирании выброшенных из гондолы и корпуса дирижабля различных предметов.

Началась сорокавосьмидневная эпопея сидения на льдине в обстановке невероятной душевной подавленности, так как очень скоро всем стало ясно, что их может спасти только быстрая и решительная помощь. Но радио бездействовало, связь с внешним миром не удавалось восстановить... Пытаться пройти к берегам сравнительно недалекого Шпицбергена было почти бесцельно за отсутствием теплой одежды, лыж, лодки и достаточного количества провианта. Наличие же двух раненых, неспособных передвигаться, не позволяло рассчитывать на сколько-нибудь быстрое продвижение по неровной ледяной поверхности, затянутой рыхлым, ненадежным снегом.

Между тем весь мир с волнением ожидал вестей с „Италии" или об „Италии". Проходили дни за днями, и очень скоро люди сведущие начали склоняться к убеждению, что с итальянским дирижаблем случилась какая-нибудь катастрофа, — только ею и могло объясняться прекращение радиосвязи с экспедицией

закипела организационная работа, и со всех сторон полетели предложения помощи. Одними из первых на помощь поспешили норвежцы. Во-первых, они были ближе всех к месту катастрофы, во-вторых, в силу естественных географических причин, участие норвежцев в полярных экспедициях давно уже само собою подразумевается. Выше мы неоднократно видели примеры этого с древнейших времен. Вслед за норвежцами предложили свою помощь Швеция, Финляндия и СССР.

3 июня вечером радиолюбитель Шмидт в селе Вознесенье-Вохма (ныне Вологодской области) принял по радио какие-то непонятные сигналы на иностранном языке. Известие об этом быстро распространилось по всему миру. Высказывались предположения, выражалась надежда, что сигналы подаются „Италией“. Нужно заметить, что потерпевшие крушение вначале сумели наладить только один приемник. Поэтому они регулярно собирались у аппарата, когда шла передача итальянской станции Сан-Паоло, и слушали, что передавалось миру о них самих и об их предполагаемой судьбе. А эфир в те дни был полон самыми разнообразными слухами! Передача принималась отлично, но полная невозможность сообщить что-нибудь о себе, сообщить истинное положение вещей и опровергнуть сотни всяких предположений, ставила „группу Нобиле“, как начали называть участников несчастной итальянской экспедиции, оставшихся на льдине, в самое трагическое положение.

Позднее удалось наладить и станцию отправления. Работа ее была проверена приемом сигналов на приемник, установленный на таком расстоянии от радиостанции, какое допускали размеры льдины. Но сигналы итальянцев все-таки не достигали внешнего мира. Тогда Мариано, Цаппи и Мальмгрен решили достигнуть мыса Северного на северном побережье Северо-восточной Земли в архипелаге Шпицбергена. Всем членам экспедиции, способным передвигаться, была предоставлена возможность примкнуть к уходящим, но с ними решил итти только радист Биаджи, перерешивший потом в последнюю минуту. Если бы Биаджи ушел с „группой Мальмгрена“, то никто из всех участников экспедиции наверное бы не спасся. Уход Биаджи знаменовал бы полную невозможность установить радиосвязь с внешним миром. К счастью, этого не случилось, и прекрасное знание Биаджи радиотехники послужило причиной спасения всей „группы Нобиле“ и косвенно—двух членов „группы Мальмгрена“.

6 июня оставшиеся с Нобиле слышали по радио сообщение о приеме сигналов с „Италии“ русским радиолюбителем. Это сразу вдохнуло надежду в измученные души потерпевших крушение. Ими действительно неоднократно посылались сообщения, редактированные приблизительно так, как слышал их в искаженном виде не знавший иностранных языков Шмидт. Очевидно, радиопередача маленькой станции экспедиции была слышна в Европе. Оставалось лишь ожидать более благоприятных условий для передачи. Это долгожданное событие произошло на следующий день,— база „Италии“, пароход „Читта ди Милано“, приняла от „группы Нобиле“ сообщение с указанием ее местонахождения. Отныне связь с погибающими была установлена!

Такая весть давала возможность целесообразно направить все объединенные усилия разных спасательных экспедиций для систематической помощи.

Советская общественность не могла остаться равнодушной к участи итальянской экспедиции. В европейском секторе Арктики большая его часть принадлежит СССР. Советские полярные исследователи уже со времени освобождения наших северных окраин от интервентов начали вести там интенсивную и всестороннюю научно-исследовательскую работу. Постепенно СССР стал выходить в первый ряд стран, занимающихся



Ледокол „Красин"

полярными исследованиями. Естественно, что полет норвежского дирижабля „Норвегия", частью осуществленный над советской территорией, привлек особый интерес к длительным арктическим полетам, и потому экспедиция Нобиле и ее судьба волновали трудящихся Советского Союза.

Уже утром 29 мая президиум центрального совета Осоавиахима оповестил по радио северные окраины Союза о необходимости войти в связь с „Италией" и, если удастся, оказать экспедиции всяческое содействие. Как мы увидим ниже, на долю советских полярников выпало совершить подвиг величайшего человеколюбия и спасти от неминуемой гибели всех тех, кого еще можно было спасти. В связи с этим можно еще раз вспомнить что русским морякам, жителям наших северных отдаленнейших окраин, уже доводилось и раньше оказывать помощь иностранным полярным экспедициям в самую последнюю минуту или спасать их от неминуемой гибели. Не говоря уж об экспедициях XVI века, напомним хотя бы времена, более близкие к нам,— помощь экспедиции Вейпрехта — Пайера и поиски партии де-Лонга.

Закипела лихорадочная организационная работа. Из всех судов, способных к плаванию во льдах, в полной готовности находился лишь небольшой „Персей", но он не был пригоден для тяжелой работы по форсированию полярных льдов. Вследствие этого было решено отправить на север „Малыгина" немедленно по окончании на нем ремонтных работ и подготовлять для дополнительной отправки „Седова". Но уже с самого начала было ясно, что без большого ледокола не удастся пробиться к месту нахождения итальянцев. Поэтому Комитет помощи, образовавшийся к тому времени в Москве, принял решение немедленно отправить к берегам Шпицбергена лучший советский ледокол „Красин", которому был дан для подготовки самый короткий срок. Приказ о выходе „Красина" в море был получен 11 июня, а через четыре дня и восемь часов советская экспедиция уже отплыла из Ленинградского порта!

Экспедицией „Малыгина" руководил проф. В. Ю. Визе при содействии А. М. Лаврова, участника экспедиции Вилькицкого, и летчика М. С. Бабушкина. На „Красине" начальником экспедиции был проф. Р. Л. Самойлович; лётной частью ведал летчик Б. Г. Чухновский. На советские ледоколы была возложена ответственнейшая, почетнейшая и труднейшая задача: добиться спасения участников итальянской экспедиции в кратчайший срок наиболее выгодными путями и средствами. Единственным прецедентом для „Красина", пошедшего кругом Скандинавии к западным берегам Шпицбергена, было плавание адмирала Макарова на ледоколе „Ермак". За последние 30 лет, кроме промысловых судов, никто не заходил в воды к северу от Шпицбергена.

21 июня „Красин" прибыл в Берген и, пополнив там запасы угля и продовольствия, через трое суток вышел снова в море. Спустя день — 25 июня — весь мир облетело известие о спасении Нобиле шведским летчиком Лундборгом. При второй попытке снять со льдины кого-нибудь из итальянцев Лундборг произвел неудачную посадку на лед, самолет перевернулся и вышел из строя. Таким образом вместо Нобиле теперь на льду остался Лундборг. Только через две недели его удалось снять шведскому же летчику Шибергу, который мог оказать помощь лишь своему соотечественнику. Остальные пять потерпевших крушение попрежнему оставались на льдине в ожидании прилета других аэропланов. Опыт Лундборга и Шиберга показал, что производить посадку на лед чрезвычайно опасно, и летчики рискуют если не жизнью, то увечьями или, в лучшем случае, пленением во льдах.

„Красин" продолжал свое плавание к берегам Западного Шпицбергена, намереваясь обогнуть архипелаг с запада и пройти вдоль его северных берегов к месту нахождения итальянцев, которое было уже точно известно. Правда, льдина, служившая приютом „группе Вильери", как она теперь стала называться после спасения Нобиле, все время дрейфовала, но об этом дрейфе ежедневно сообщалось итальянской базе — судну „Читта ди Милано" и через нее — всему миру. „Красин" должен был пробиваться к итальянцам с запада, между тем как „Малыгин" занимался поисками в водах Восточного Шпицбергена. Летная группа малыгинской экспедиции под начальством М. С. Бабушкина

должна была произвести длительную разведку, как только „Малыгин" подошел бы на близкое расстояние к шпицбергенским берегам. Когда для этого наступил подходящий момент, Бабушкин 29 июня вылетел на разведку. Однако метеорологические условия оставляли желать лучшего, и смелые советские летчики вынуждены были провести на льдине, куда они спустились, несколько суток.

Тем временем стало ясно, что оказать итальянцам помощь „с воздуха" весьма затруднительно. Небольшие самолеты не могли снять сразу всех членов „группы", а крупные машины не могли произвести посадку на неровном, сильно подтаявшем



У. Нобиле и проф. Бегунек на льдине

льду. Лундборгу удалось снять Нобиле, произведя посадку на лед на легком аппарате, но вторая попытка шведского летчика не удалась. Шиберг же летел в одиночку, чтобы иметь возможность взять с собой как можно больше горючего. Этим объясняется, почему он не мог снять со льдины никого, кроме Лундборга. Оставалось возложить все надежды на советский ледокол. Лето было в разгаре, лед с каждым днем становился все менее и менее прочным. Итальянцам грозила новая опасность. Правда, они не нуждались теперь ни в одежде, ни в продовольствии, так как два больших итальянских самолета навещали их довольно регулярно, сбрасывая на парашютах все, что могло понадобиться потерпевшим крушение. Но такое положение не могло длиться вечно.

Однако и „Красин" попал в опасное положение и временами оставался без движения, зажатый льдами. Бывали дни, когда ему удавалось продвигаться вперед за целый день тяжелой

работы всего лишь на несколько корпусов судна. Иногда же вообще нельзя было сдвинуться с места. „Малыгин“ тоже боролся с тяжелыми льдами и не мог пробиться к мысу Ли-Смита, неподалеку от которого горсточка людей терпеливо ждала спасения.

10 июля „Красин“ находился на 80° 53′ с. ш. и 23° 12′ в. д.— всего в 60 милях от „группы Вильери“. Но это небольшое расстояние казалось бесконечным. Тогда командование экспедиции решило произвести воздушную разведку. Мощный „Юнкерс“ поднялся с ледяного аэродрома и отправился в безграничные просторы — над страшными полярными льдами — на поиски потерпевших крушение. Во время этого полета была замечена на льдине группа из трех человек. На самом деле их было только двое,— части одежды, лежавшие неподалеку, были приняты за третьего человека. Об этом открытии наши летчики известили по радио „Красина“. Сомнений не могло быть — найдена так называемая „группа Мальмгрена“! Теперь оставалось лишь как можно скорее двинуться ей на помощь. Но сами отважные летчики, возвращаясь после неудачных стараний найти и „группу Вильери“, попали в полосу густого тумана, не смогли отыскать ледокол и при спуске на лед около мыса Платен потерпели аварию. Сообщив об этом начальнику экспедиции проф. Р. Л. Самойловичу, летчик Чухновский просил прежде всего итти на помощь итальянцам и не задерживаться для оказания помощи команде нашего самолета.

Дальнейшие события развернулись со сказочной быстротой. „Красин“ воспользовался подвижкой льдов и снова двинулся на восток. Рано утром 12 июля им была обнаружена „группа Мальмгрена“, которую и удалось снять со льдины. В составе ее оказались итальянцы Мариано и Цаппи, причем первый находился в очень тяжелом положении и был не в состоянии даже привстать, когда „Красин“ приближался к льдине. Цаппи же полностью сохранил свои физические силы; к тому же он был одет гораздо лучше и теплее, чем Мариано. Мальмгрена в числе спасенных не было. По словам итальянцев, он очень скоро ослабел и на четырнадцатый день похода свалился. Тащить его на себе было не под силу итальянцам, да к тому же и сам Мальмгрен просил бросить его на льду, чтобы не связывать здоровых. Так или иначе, спутники оставили его, вырубив ему во льду небольшое углубление, а сами потащились по дрейфующим льдам дальше. Через короткое время Мариано заболел снежной слепотой, и Цаппи насильно тащил товарища за собой. Льды находились в таком быстром дрейфе, что за сутки после разлуки с Мальмгреном итальянцы прошли всего лишь 100 метров и с этого расстояния видели молодого шведа, который продолжал знаками убеждать их итти вперед и больше не обращать на него внимания.

Спасенные „Красиным“ были немедленно переданы на попечение судового врача, и ледокол пошел дальше. В тот же день 12 июля советской экспедиции удалось дойти и до „группы Вильери“ и не только снять со льдины всех пятерых участников злополучной экспедиции Нобиле, но и забрать все их имущество, в том числе шведский аэроплан, лежавший „вверх ногами“ в углу ледяной площадки. Радист Биаджи, которому все

уцелевшие от гибели при катастрофе „Италии" обязаны жизнью,— без налаженной связи с внешним миром не удалось бы притти на помощь Нобиле! — при подходе „Красина" к льдине дал последнюю радиотелеграмму на итальянский корабль „Читта ди Милано": „Все кончено. Мы спасены".

В тот же день на угрюмые полярные льды спустился густой туман... Случись это несколькими часами раньше, и „группа Мальмгрена" не была бы снята со льдины. Не удалось бы, вероятно, оказать такую быструю, действенную помощь и остальным итальянцам...

Роль „Красина" не была окончена. Надо было продолжать поиски второй партии итальянцев, унесенных ветром в восточном направлении на оболочке дирижабля; надо было спасать Чухновского с товарищами, надо было выручать нескольких участников сухопутной экспедиции Сора, вышедшей на помощь „группе Вильери" с собачьей упряжкой.[1] Наконец, надо было искать великого норвежского полярного исследователя Амундсена, тем временем без вести пропавшего где-то между берегами Норвегии и Медвежьим островом.



Спасение Мариано (лежит) и Цаппи экспедицией „Красина"

Узнав о гибели итальянского дирижабля, Амундсен решил принять деятельное участие в спасательной работе. Но ему хотелось вести работу самостоятельно. Поэтому он живо откликнулся на предложение одного земляка, живщего в Париже, вступить в переговоры с французским правительством о предоставлении в распоряжение Амундсена гидроаэроплана „Латам" со знаменитым летчиком Гильбо. Сообщение о предоставлении

[1] Экспедиция Сора была спасена шведами до подхода к ней „Красина".

ему аппарата Гильбо застало Амундсена в кафе, где он сидел с группой друзей, обсуждая возможные судьбы „Италии". На поставленный ему по телефону вопрос,— хочет ли он принять в свое распоряжение „Латам" и лететь на Шпицберген,— Амундсен ответил немедленным и решительным согласием.

Поздно вечером 16 июня, в годовщину своего отплытия на судне „Йоа" ровно 25 лет тому назад, Амундсен выехал из Осло в Берген. Вместе с ним отправились на север его старые друзья и спутники — Вистинг, участник похода к южному полюсу, экспедиции на „Мод" и полета на „Норвегии", и Дитриксон — пилот гидроаэроплана „N-24" в 1925 году. На другой день Амундсен прибыл в Берген, куда прилетел Гильбо, и оттуда вылетел в Тромсӧ. Из Тромсӧ аппарат поднялся 18 июня вечером и бесследно исчез...

Вместе с Амундсеном пропали без вести четыре французских летчика и Дитриксон. Капитан Вистинг случайно уцелел: для него не нашлось места на аэроплане, и он должен был догонять друзей на пароходе.

Сперва отсутствие известий об Амундсене никого особенно не тревожило. Все знали, что смелый норвежский исследователь уже не раз с честью выходил из самых опасных положений. Кроме того, предполагалось, что он полетел не к „группе Нобиле", которой со всех сторон уже оказывали помощь, а к тем шести несчастным, которые остались в корпусе дирижабля и не могли подать о себе миру весть, не имея радиостанции. Ходили слухи, что спустя час или два после отлета Амундсена из Тромсӧ был принят по радио запрос с „Латама" о состоянии льдов у Медвежьего острова. Затем один пароход слышал слабый сигнал бедствия. Можно было надеяться, что „Латам" долетел до Шпицбергена с восточной его стороны или во всяком случае сел на лед где-нибудь за Медвежьим островом. Трудно было думать, что Амундсен все-таки решится на полет в том направлении, куда унесло оболочку дирижабля.

Но суждено было сбыться самым худшим предположениям... „Латам" не долетел до Шпицбергена, „Латам" не произвел посадки на лед. Через два с половиной месяца —1 сентября — весь мир облетела телеграмма, сообщавшая о находке в море, у берегов округа Тромсӧ, поплавка какого-то гидроаэроплана...

Поплавок оказался принадлежащим „Латаму". За последние годы не было ни одного случая гибели или пропажи без вести гидроаэроплана, снабженного поплавками такого типа. Значит, именно с „Латамом" произошло несчастье. Где и когда? Корпус самолета был сделан из дерева и стали и едва ли мог долго выдерживать удары волн. Самолет был бипланом, и под каждым нижним крылом его находился особый поплавок, уравновешивавший аппарат при спуске и при подъеме. При большой зыби волны могли очень быстро разбить вдребезги оба нижних крыла. Потеряв равновесие, аппарат должен был лечь набок и затем перевернуться...

При отлете „Латам" нес значительное количество горючего. Сам аппарат весил 5 тонн; экипаж и снаряжение — около 1000 кг. Стало быть, общий вес достигал примерно 10 тонн — страшная тяжесть, когда приходится садиться на воду, в особенности при

бурном море. А если самолет падал в воду? И в том и в другом случаях гибель летчиков была неизбежна...

Поздней осенью 1929 года рыбаками был выловлен почти пустой запасной бак для бензина. На нем была медная дощечка с надписью „Латам“. Бак помещался в корпусе самолета и, стало быть, его выбросило из глубины, после того как „Латам“ пошел ко дну. Долго держаться „наплаву“ самолет не мог... Ледяных полей поблизости не было... Значит, у отважных летчиков не оставалось никаких шансов на спасение.

Сомнений больше не было. Руал Амундсен и его спутники погибли вскоре после отлета из Тромсö, когда аэроплан, как подбитая птица, рухнул с высоты в волны океана...



Последние минуты перед отлетом Амундсена из Бергена 18 июня 1928 года

Все это мир узнал позднее. А тогда, после спасения итальянцев, надежды были еще слишком живы, и потому в задачи „Красина“ входили также поиски Амундсена и его спутников. Однако, раньше чем продолжать свой поход на восток, „Красин“ должен был вернуться в Норвегию за пополнением угля, а главное для залечивания ран, нанесенных ему грозными полярными льдами. У ледокола были серьезные повреждения: трещина в раме руля, потеря лопасти одного из винтов и т. д. Нельзя было рисковать итти дальше при таком состоянии судна. „Красин“ должен был зайти на ремонт в норвежский порт Ставангер и лишь после этого мог предпринять свой второй поход на север, когда был обойден весь Шпицберген и часть побережья архипелага Земли Франца-Иосифа.

Осень быстро приближалась, а с нею наступили темное время года и холода. После безуспешных поисков остальных итальян-

цев, пропавших без вести, и Руала Амундсена с его спутниками, „Красин“ вернулся в Ленинград, где был восторженно встречен всем населением города. Следует также упомянуть, что на пути в Ставангер, после своего первого плавания к Шпицбергену, „Красин“ оказал помощь еще и немецкому пассажирскому пароходу „Монте-Сервантес“, получившему во время плавания с туристами в шпицбергенских водах большую пробоину. Отважная работа советских моряков по оказанию помощи немецкому гиганту явилась завершением славного подвига экспедиции „Красина“. Подвиг „Красина“ навсегда останется памятным в истории полярных исследований и в истории советского флота.

ПОЛЕТ ЦЕППЕЛИНА „LZ-127“ И ПЛАВАНИЕ „НАУТИЛУСА“

В 1931 году совершается первая воздушная полярная экспедиция на цеппелине „LZ-127“, в которой принимают участие и советские ученые, причем руководство научной работой во время полета предоставляется нашему полярному исследователю проф. Р. Л. Самойловичу.

Цеппелин стартовал из Фридрихсгафена 24 июля 1931 года и в тот же день прилетел в Берлин, где пробыл несколько часов. Рано утром 25 июля корабль отправился дальше и ровно в 20 часов 15 минут того же дня опустился в Ленинграде на Комендантском аэродроме, сделав предварительно полный круг над городом. Посадка прошла безукоризненно.

Проведя в Ленинграде ночь, 26 июля в 11 часов „LZ-127“ снялся с аэродрома и направился к Архангельску, над которым пролетел в тот же день около 17 часов. Вечером корабль шел уже над Баренцовым морем по направлению к Земле Франца-Иосифа, причем море было скрыто от глаз воздухоплавателей сплошной пеленой тумана. Лишь на другой день туман разошелся и стали видны контуры архипелага. Без труда была найдена бухта Тихая, где в 19 часов 27 июля цеппелин опустился на втором круге. Забрав с подошедшей с „Малыгина“ шлюпки почту и сдав заграничную и ленинградскую корреспонденции, цеппелин быстро поднялся на высоту до 1200 метров и приступил к аэро-геодезической съемке островов (Земли Александры и Земли Георга), которая продолжалась около шести часов. Затем руководитель научной части экспедиции проф. Р. Л. Самойлович повел корабль к берегам Северной Земли, куда „LZ-127“ прибыл 28 июля в 7 часов утра. Весь этот участок пути был пройден в тумане, так что произвести наблюдений не удалось. Условия полета над Северной Землей были довольно неблагоприятны, поэтому уже во второй половине дня корабль прекратил крейсирование над островами и пошел к югу. Пролетев до Таймырского озера, цеппелин повернул на запад и на рассвете 29 июля подошел к берегам Новой Земли (мыс Желания), пройдя над островом Диксона и над Карским морем. Аэрофотосъемка Новой Земли прошла удачно. Цеппелин, начав свой полет над северной частью восточного берега Новой Земли, спустился к югу до Маточкина шара. Затем прошел через Маточкин шар, причем гондола корабля иногда оказывалась ниже горных хребтов. Выйдя на

западное побережье, цеппелин снова повернул на восток уже над самым островом. Окончив аэрофотосъемку восточного берега южного острова от Маточкина шара, цеппелин направился на Архангельск и далее на Ленинград, куда и прибыл 30 июля в 4 часа утра. Из-за неблагоприятных метеорологических условий посадка в Ленинграде не состоялась. Покружив над городом, „LZ-127“ отправился в Берлин.

Цеппелин пробыл в воздухе 110 лётных часов, покрыв за это время 13 000 км.

Экспедиция дала крупные научные результаты, доказала полную возможность длительного полета в полярных областях и пригодность управляемого воздушного корабля для исследований. Наибольшая опасность — обледенение оболочки корабля — была благополучно избегнута, и это доказывает, что при помощи соответствующих методов наблюдения наступление обледенения можно заранее предусмотреть и путем умелого маневрирования уйти от него в более благоприятные слои воздуха.

По первоначально выработанному маршруту предполагалось долететь до Новосибирских островов, произвести поиски „Земли Санникова“, „Земли Андреева“, а при особо благоприятных метеорологических условиях рискнуть пройти и в область недоступности к северу от предполагаемого места „Земель Санникова и Андреева“. Однако этот маршрут оказался невыполнимым.

Встреча цеппелина вблизи северного полюса с подводной лодкой Уилкинса „Наутилус“ не состоялась, так как „Наутилус“ тем временем потерпел серьезную аварию в Атлантическом океане в 450 км от ирландских берегов.

Вместо этого цеппелин встретился, как мы упоминали, в бухте Тихой с „Малыгиным“, который на случай туманной погоды имел на борту небольшой привязной воздушный шар, окрашенный желтым и снабженный системой зеркал. Этот шар должен был подниматься на „Малыгине“ вместо позывных. Последние полеты в Антарктике норвежского летчика Рисер-Ларсена показали, как трудно бывает разглядеть с высоты среди льдов на быстром ходу и при резкой игре светотеней даже и крупный по размерам пароход.

Мы видели, как за последние несколько лет изменились методы полярного исследования и техника снаряжения и оборудования экспедиций. Самолеты и воздушные корабли начинают летать над ледяными пустынями в любых направлениях и хотя еще не вытесняют всех прежних способов передвижения, но уже дают возможность в короткий срок изучить обстановку, нанести на карту неисследованные и недоступные пока иным путем области или даже забросить в эти области партию ученых. В этом отношении особенно значительны полеты в Антарктике, благодаря которым удалось исправить прежние карты и нанести на них ряд новых земель, и блестящие воздушные экспедиции 1937 года в советском секторе Арктики. Но не все средства для завоевания полярных пространств исчерпаны. Остается еще плавание *под водой*, проход в те или иные области Арктики *под льдами*. Вот почему интересна попытка, предпринятая в 1931 году английским исследователем Уилкинсом, —

проплыть к северному полюсу на подводной лодке. Попытка эта была неудачной. „Наутилусу“ (так называлось судно экспедиции) удалось только совершить с 18 августа по 7 сентября плавание у северных берегов Шпицбергена. „Наутилус“ был переделан из американской военной подводной лодки, причем по плану предполагалось произвести ряд испытаний лодки при плавании ее подо льдом у берегов Лабрадора. Но никаких испытаний не успели произвести, ремонтные работы не были выполнены в срок, и „Наутилус“ вышел в плавание не подготовленным к своей опасной экспедиции. Уже на пути через Атлантический океан лодка потерпела аварию и была доставлена в Англию на буксире одного из американских военных судов.

После нового ремонта „Наутилус“ прибыл в Берген, а оттуда прошел к берегам Шпицбергена. К тому времени полет цеппелина уже закончился, и потому первоначальный план встречи воздушной полярной экспедиции с подводной лодкой пришлось оставить как неосуществимый. К тому же оказалось, что „Наутилус“—горе-корабль! Ежедневно в нем открывались какие-нибудь технические погрешности, совершенно недопустимые, когда дело касается такой опасной и серьезной экспедиции, как долговременное плавание подо льдами.

Предполагалось, что лодка будет способна маневрировать подо льдом, и в случае надобности можно будет просверлить лед снизу особыми буравами, выдвигающимися для этой цели из корпуса судна. Но в действительности моторы „Наутилуса“ постоянно портились даже при надводном плавании. Кроме того, для перезаряжания аккумуляторов требовался такой большой срок, что лодка должна была бы оставаться в неподвижном состоянии в течение многих часов. Наконец, буры не поднимались на высоту, предусмотренную проектом, а, раз поднявшись, не спускались обратно! Вообще на судне „вечно что-нибудь портилось, вечно что-нибудь ломалось“.

При первом же вхождении в лед отломился и пошел ко дну руль глубины, еще до того как ему было нанесено какое бы то ни было повреждение льдами. Это несчастье было великим счастьем для экспедиции: ей не пришлось производить погружение в воду, как и не пришлось итти подо льдами, что, конечно, было бы для „Наутилуса“ роковым. Случись поломка руля на несколько часов или дней позже, и лодка навсегда осталась бы под полярными льдами, в случае, если бы Уилкинс сделал попытку пройти под ними!

Нужно сказать, что, несмотря на значительный срок, который был в распоряжении руководителей экспедиции, подготовка судна была произведена из рук вон плохо. Это объясняется в первую очередь недостатком денежных средств. Уилкинсу приходилось мириться со всеми недостатками, чтобы экспедиция могла состояться в 1931 году,—отложить ее на следующий год он не мог, будучи связан договорами с финансирующими экспедицию газетами.

Так или иначе „Наутилус“ ни одной минуты не плавал под водой, а тем более подо льдом. Было произведено лишь несколько частичных погружений, вернее „загружений“ судна в воду—носом под лед для того, чтобы проверить условия ви-

димости и ориентировки подо льдами. Правда, ряд научных работ был проведен вполне удачно, в особенности измерение глубин и взятие проб воды, ила и т. п. через отверстие в дне камеры для погружения.

Усталые и измученные (условия жизни на крохотном судне были чрезвычайно изнурительны и тяжелы) участники экспедиции вернулись на Шпицберген. „Наутилус" был доставлен потом в Норвегию, где и затоплен, так как он был сдан морским ведомством Уилкинсу в аренду за один доллар в год, и после экспедиции его надлежало возвратить в Америку для уничтожения вместе с другими однотипными подводными лодками в силу Лондонского морского соглашения. Расчетливые американцы не пожелали тратиться на доставку судна домой и согласились на затопление его в нейтральных водах у берегов Норвегии.

Экспедиция Уилкинса все же принесла свои плоды. Ею доказано, что полярное плавание на обыкновенной подводной лодке неосуществимо, но его можно было бы предпринять на лодке особой конструкции, приспособленной ко всем условиям подводного плавания во льдах.

НАЧАЛО СОВЕТСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ АРКТИКИ. КАРСКИЕ ОПЕРАЦИИ. ЭКСПЕДИЦИИ НА НОВУЮ ЗЕМЛЮ

Решение проблемы Северного морского пути до установления Советской власти было неосуществимо как технически, так и политически. Без сети постоянных полярных станций, соединенных между собой радиосвязью, без современной авиации невозможно было бы указывать во-время на то или иное изменение в состоянии погоды, льдов, невозможно было бы оказывать быструю и решительную помощь в нужную минуту. Даже если бы и удалось организовать при старом режиме все те полярные станции, о которых мы говорили выше, то в лучшем случае результаты их наблюдений доставлялись бы раз в два-три года в какие-нибудь центральные органы, где и разрабатывались бы потом, исподволь и неспеша, в тиши ученых кабинетов. Ни одна станция не могла бы протянуть руки помощи бедствующим экспедициям, ни одна станция не могла бы сообщить внешнему миру о всяких происшествиях и несчастиях во время долгих зимовок. Для правильного предсказания погоды, для составления так называемых синоптических метеорологических карт, необходимо быстрое и одновременное получение данных от всей сети полярных станций. Станции, не связанные между собой, лишенные возможности посылать регулярные сводки своих наблюдений, не могут принести никакой пользы при составлении долгосрочных прогнозов погоды.

Проведение телеграфных линий до береговых материковых станций и прокладка подводных кабелей к станциям, расположенным на островах, явились бы делом совершенно неосуществимым по тем огромным денежным тратам, которые были бы связаны с подобной полуфантастической операцией! Изобретение радиотелеграфа и сказочные успехи, достигнутые в самый

короткий срок этим новым средством связи, вместе с развитием и успехами современной авиации содействовали нынешнему осуществлению идеи установления постоянного и регулярного судоходства по Северному морскому пути.

Но не столько радиотелеграф и авиация дали возможность воплотить в жизнь идею освоения Северного морского пути. Этому способствовали не только новые достижения в области полярного судостроения, когда появились ледокольные пароходы и ледоколы такой мощности, какая и во сне не снилась ни Норденшельду, ни Нансену, ни Амундсену. Не столько введение усовершенствованных навигационных инструментов, в частности жирокомпаса, солнечного компаса, электрического эхолота, оказывающих неоценимые услуги мореплавателю и аэронавигатору и совершенно неизвестных исследователю всего лишь несколько лет тому назад! Не столько методы современной аэрофотосъемки!

Изменился самый *характер* работы в Арктике, изменились *цели* этой работы, изменились *методы* ее. За исследование полярных стран взялось само советское государство. Задача исследования и освоения советского сектора Арктики сделалась одной из многих трудовых задач, стоящих в порядке дня великого государства трудящихся. Масштабы работы, ведущейся в Советском Союзе во всех областях хозяйственной жизни, всюду и везде, а также и в советском секторе Арктики, не по плечу никакому капиталистическому государству. Разве могут даже богатейшие США посылать в полярные воды целую флотилию морских судов, десятки самолетов, сотни ученых исследователей, десятки тысяч работников полярных станций и полярных хозяйственных организаций и новостроек? Может ли какое-нибудь другое государство одновременно с научным исследованием подводить хозяйственную базу под свои открытия и завоевания и, например, организовать снабжение экспедиционных судов топливом, не привозя угля на базы, а разрабатывая угольные месторождения в далеких полярных областях, посещаемых этими судами?

В системе народного хозяйства Советского Союза Северный морской путь способствует развитию всех северных областей СССР, побуждает их к переходу на более высокую ступень культуры, приобщает их к социалистической жизни всей страны. Малые национальности, населяющие области, обслуживаемые ныне Северным морским путем, приобретают равное место в общей семье народов СССР.

Все эти задачи, разумеется, не могли быть осуществлены до установления Советской власти, а частичный успех в той или иной области мог быть выгоден только отдельным предпринимателям-эксплоататорам или группе их.

Советское полярное исследование пережило несколько этапов в своем развитии. Все эти этапы связаны с решением одной великой проблемы — освоением Северного морского пути. В этом отношении интересно проследить, как самые, казалось бы, случайные эпизоды вели к одной и той же цели — великой и единой!

До 1919 года советские ученые и моряки вовсе не занимались исследованием полярных областей, входящих в советский сек-

тор Арктики. Первые годы существования молодой республики Советов были заняты упорной и ожесточенной борьбой на всех фронтах с белыми армиями и иностранной интервенцией. Весь европейский сектор Союза был оккупирован контрреволюционными войсками белых правительств и отрядами империалистов. Вполне естественно, что в этот период исследовательская мысль была направлена лишь на разработку планов будущих экспедиций, к которым предполагалось приступить, как только север будет очищен от белых армий и интервентов. Многие наши ученые уже тогда ясно представляли себе все значение скорейшего освоения советского севера, скорейшего приобщения его к социалистической культуре, скорейшего включения его в общий план индустриализации страны.

Планомерное и постоянное изучение советского сектора Арктики началось лишь с 1920 года, хотя мысль о создании особой организации, которая не только приступила бы ко всестороннему изучению советских северных окраин, но и поставила бы себе целью согласование работы других учреждений в тех же районах, возникла в научно-исследовательских кругах уже раньше. В результате еще в январе 1919 года при тогдашнем научно-техническом отделе ВСНХ была основана Комиссия по изучению севера. Круг действий этой комиссии был чрезвычайно ограничен, так как крайний север РСФСР все еще был занят иностранными войсками и белыми армиями. Только 4 марта 1920 года постановлением президиума ВСНХ Комиссия была реорганизована в Северную научно-промысловую экспедицию с весьма широкими полномочиями. Несмотря на свое скромное название, „Экспедиция“ фактически являлась научно-исследовательским институтом, снарядившим довольно много экспедиций для изучения и горных и промысловых богатств севера РСФСР.

Кадры полярных работников были тогда очень незначительны. Постоянных полярных станций, на которых молодые ученые могли бы приобретать и углублять свои знания, было только четыре. Часть научных сил поставляла Мурманская биологическая станция. Основное ядро полярных работников состояло из участников экспедиций Седова, Русанова, Вилькицкого, а также исследователей, принимавших участие в работах экспедиций прежнего Гидрографического Управления. Часть работников организовывали вокруг себя Полярная и Якутская комиссии Академии Наук СССР.

Исследование и изучение советского сектора Арктики начались с работ в западной части его и в первую очередь у берегов Новой Земли. Здесь необходимо точно установить, какие земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, считаются территорией Союза ССР, т. е. входят в советский сектор Арктики. В первые годы Октябрьской революции границы этого сектора не были фиксированы законом. Но в связи с развитием авиации и значительным ростом арктических экспедиций во второй четверти XX века, а также в интересах обеспечения и сохранения рыболовных и зверобойных промыслов и из соображений оборонного порядка, в 1926 году возникла необходимость формально установить границы советских

арктических владений. Укажем кстати, что стремление разных заинтересованных в этом государств урегулировать правовое положение земель, расположенных в области вокруг северного полюса, стало проявляться в то же, приблизительно, время повсеместно.

Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до северного полюса, в пределах между меридианами 32°4′35″ в. д. от Гринича и меридианом 168°49′30″ з. д. от Гринича.

Начало работ в западной части советского арктического сектора было вполне естественным, так как технические средства были в то время еще весьма несовершенны, материальные возможности очень малы, а кадры работников ограничены. Исследование мурманского побережья и наиболее доступных областей Новой Земли являлось на первых порах одной из главнейших задач Северной экспедиции. Одновременно экспедиция внесла в Госплан проект постановления о сооружении первой советской полярной геофизической обсерватории и радиостанции на северном острове Новой Земли в Маточкином шаре. Постройка этой станции была поручена Главному Гидрографическому управлению, и в 1923 году открылись ее действия.

В план научно-исследовательских работ Северной экспедиции включались, главным образом, задачи, направленные на пополнение недостающих сведений по геофизике Новой Земли, а также исследования геологические, гидрологические, биологические и промысловые. Кроме того, ею должны были производиться топографические съемки и определение астрономических пунктов в той же области. Нужно сказать, что работы Северной экспедиции и других родственных ей организаций, как, например, Полярной комиссии Академии Наук СССР, организованной еще в 1914 году, и Якутской комиссии велись не только в советской Арктике в буквальном смысле этого слова, но также и южнее полярной зоны. Объектом научного исследования стали и такие сравнительно близкие к Ленинграду области, как Кольский полуостров, Кандалакский залив, бассейн реки Печоры.

В том же 1920 году началась деятельность так называемых Карских экспедиций. Советская власть приступила к решительным мерам, чтобы наладить морское сообщение с портами Европы, одновременно связавшись морским путем с Сибирью после разгрома войск Колчака. Черное море в это время было совершенно закрыто, так как все области, прилегающие к этому морю, находились в руках или белых, или иностранных армий. Выход из Балтийского моря был прегражден военными действиями на подступах к Ленинграду. Архангельск и Мурманск только что вошли в сферу влияния советских установлений. Поэтому советское правительство организовало проводку иностранных пароходов при помощи мощных ледоколов через льды Карского моря

до устья сибирских рек и обратно. Обычно пароходы грузились импортными товарами в Англии, а обратно привозили сибирский лес или хлеб.

По счастью ледокольный флот Советского Союза оказался довольно солидным. Нужно сказать, что до 1914 года в списках российского флота был всегда один ледокол — „Ермак", построенный в 1899 году в Англии по инициативе адмирала С. О. Макарова, погибшего в русско-японскую войну на броненосце „Петропавловск".

Макаров выдвинул идею борьбы с полярными льдами посредством мощного ледокола. Впервые железный ледокол был



Ледокол „Ермак"

построен в 1864 году Бритневым, первые же деревянные ледоколы испытывались в Америке еще в 1856 году. Но Макаров был первым, кто заговорил о возможности использовать мощный ледокол для научного исследования всего Северного Ледовитого океана или даже для достижения полюса. Однако проект Макарова был встречен очень неодобрительно как Академией Наук, так и Русским Географическим обществом и многими специалистами. Все же правительством были ассигнованы необходимые средства, и летом 1899 года „Ермак", первый в мире мощный ледокол в 6000 тонн водоизмещением и с паровой машиной в 10000 л. с., совершил пробное плавание в водах Шпицбергена. Это плавание показало, что корпус „Ермака" недостаточно крепок. После необходимых переделок в Англии ледокол снова отправился к Шпицбергену, где достиг к северу от архипелага 81° 28′ с. ш., пройдя во льдах 230 миль.

В начале 1901 года в конструкции „Ермака" были сделаны новые изменения, между прочим снят передний винт, и летом

того же года ледокол опять пошел в полярное плавание с заданием обойти Новую Землю с севера и выяснить возможность прохода в устье Енисея. Заходить на север за 78—79-ю параллели командованию было запрещено. Плавание „Ермака" не увенчалось успехом. В начале июля у Новой Земли ледокол попал в тяжелые льды и в течение месяца не мог из них выбраться. 6 августа было решено изменить маршрут и итти к берегам Земли Франца-Иосифа, которые были достигнуты через три дня. У мыса Флора участники экспедиции высаживались на берег. „Ермак" был первым русским судном, посетившим эти воды. От мыса Флора ледокол снова пошел к Новой Земле, но не мог до нее дойти и вернулся к Земле Франца-Иосифа, сделав через несколько дней еще одну попытку добраться до северо-западной оконечности Новой Земли. Эта попытка тоже не удалась. Проведя некоторое время у берегов Новой Земли между Крестовой губой и полуостровом Адмиралтейства, экспедиция 29 августа закончила там съемочные и другие работы и направилась в Кронштадт.

Плавания „Ермака" в значительной мере опорочили его как полярное исследовательское судно. Идея Макарова — побороть арктические льды с помощью ледокола, а тем более пройти на нем „напролом" к северному полюсу — была сильно скомпрометирована. Но, в сущности, эти плавания показали лишь, что „Ермак" — недостаточно мощный ледокол — и только. Проект Макарова был вполне разумен и правильность его соображений доказана позднейшими походами советских ледокольных пароходов и ледоколов. Макаров, по первоначальному проекту которого полярный ледокол должен был обладать мощностью в 20 000 л. с., безусловно является „отцом" идеи использования мощных ледоколов в Арктике.

Последнее свое полярное плавание до революции „Ермак" совершил в 1905 году, сопровождая отряд судов, шедших в устье Енисея северным путем. Но еще до входа в Карское море, около острова Вайгача, „Ермак" сел на камни. В наше время „Ермак" впервые появился в водах советской Арктики в 1934 году и обслуживал Карскую и Ленскую экспедиции этого года.

К началу империалистской войны Россия не имела никакого ледокольного флота. А так как Белое море осталось единственным морем, по которому могла поддерживаться навигация вне района военных действий, то правительству пришлось принять самые решительные меры для спешного заказа и покупки новых ледоколов. Только при помощи ледоколов можно было удлинить период навигации и даже проводить ее в течение всего года. К началу 1917 года в Архангельске уже работали следующие ледоколы: „Святогор" (ныне краснознаменный „Красин"), „Александр Невский" (ныне „Ленин"), „Канада" (ныне „Федор Литке"), „Микула Селянинович", „Козьма Минин", „Пожарский" (ныне „Макаров"), „Илья Муромец" и ледокольные пароходы „Соловей Будимирович" (ныне „Малыгин"), „Седов", „Русанов", „Садко" и „Сибиряков".

Часть этих ледоколов осенью 1919 года была уведена в Англию иностранцами, но позднее возвращена советскому прави-

тельству. Некоторые ледоколы, в силу разных причин, совершили плавания в полярных морях, впрочем, преследовавшие чисто практические цели. Так, в начале 1920 года „Соловей Будимирович" был послан белыми в Чешскую губу за грузом мяса для Мурманска, попал в дрейфующие льды и был вынесен ими через Карские Ворота в Карское море, где его стало дрейфовать к северу. На борту парохода были пассажиры, в том числе женщины, а запасы топлива и продовольствия были очень ограничены. Поэтому положение „Соловья Будимировича" было очень опасным. На помощь ему пришло уже советское правительство. В начале лета 1920 года к дрейфующему „Соловью



Ледокол „Ленин"

Будимировичу" пришли из Архангельска „Канада", а из Англии — „Святогор", руководимый капитаном Отто Свердрупом.

Позднее мощные ледоколы служили „лидерами" при проводке через льды судов Карских экспедиций, причем с 1929 года эта работа проводится ими ежегодно. С 1933 года мощные ледоколы обслуживают грузовые пароходы, идущие в устье Лены, а с 1935 года „дежурные" ледоколы работают по всему Северному морскому пути, поделив между собой различные его участки. В 1935 году для усиления советского ледокольного флота на судостроительных заводах было заложено 4 мощных ледокола: первые в мире дизель-электрические ледоколы „Киров" и „Куйбышев", по 12000 л. с. каждый, и ледоколы типа „Красин" — „Иосиф Сталин" и „Молотов" по 10000 л. с. каждый. Кроме того, строятся еще два ледокола типа „Красин" по 10000 л. с. каждый.

Карские операции с каждым годом проводились все увереннее, и в настоящее время можно считать, что регулярные рейсы

между европейскими портами или северными советскими портами с одной стороны, и сибирскими портами на Оби и Енисее — с другой, являются почти столь же обыкновенными и безопасными, как и любые рейсы советских пароходов по любым морям. Если до 1914 года известный процент морских судов не мог пройти через Карское море из-за льдов, то со времени советских карских операций таких случаев не наблюдалось ни разу. Правильное и безопасное судоходство по Карскому морю обеспечивается работой постоянных полярных радио-метеорологических станций, а также авиослужбой, что и делает возможными плавания в нем в период навигации.

Область Карского моря обслуживается ныне следующими 18 советскими полярными станциями (год открытия их указывается в скобках): на мысе Выходном у восточного входа в Маточкин шар (1934), на мысе Яроссель у восточного входа в Югорский шар (1934), в устье реки Кары (1933), в Маре-Сале на Ямале (1914), на острове Белом (1933), на мысе Лескина (1934), на острове Диксона (1915), на мысе Стерлегова (1934), в Таймырском заливе (1935), на острове Русском (1935), на острове Уединения (1934), на мысе Оловянном на Северной Земле (1935), на мысе Челюскина (1932), в Усть-Енисейском порту (1920), в Новом порту в Обской губе (1923), в Маточкином шаре (1923), на острове Домашнем у Северной Земли (1930), на мысе Желания (1931). Кроме того, в районах, прилегающих к Карскому морю, работают еще 11 постоянных станций.

Три из перечисленных станций — в Маточкином шаре, на Диксоне и на мысе Челюскина — оборудованы как геофизические обсерватории, причем последняя из них занимается еще и всесторонним исследованием области мыса Челюскина.

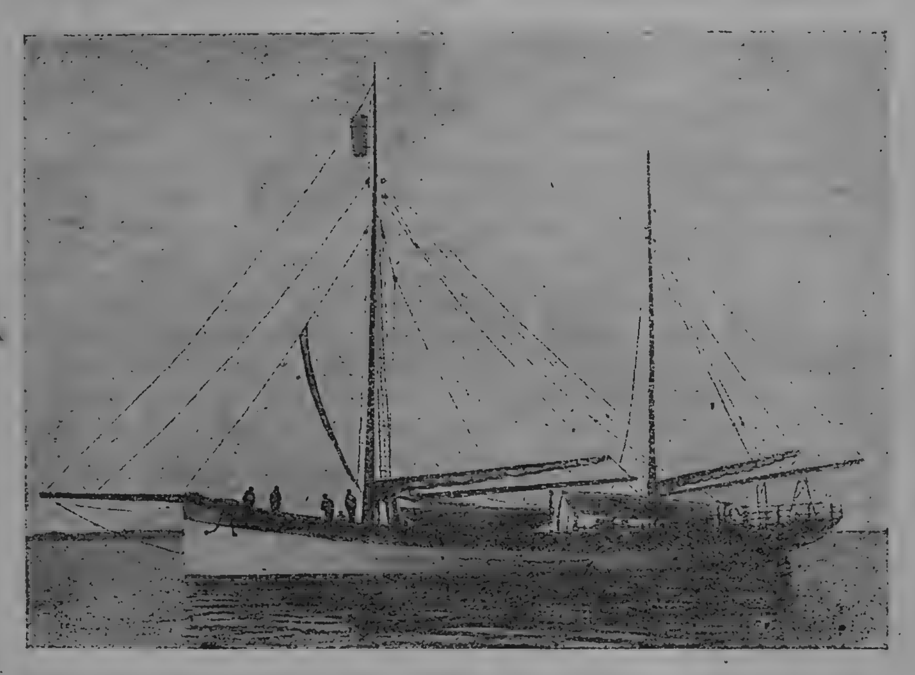
До 1928 года морские пароходы Карских экспедиций перегружались в Обской губе в Новом порту и в Усть-Енисейском порту на Енисее. Ныне енисейская перегрузочная база перенесена в порт Игарку, доступный для глубокосидящих морских пароходов.

„Карские экспедиции“ прежних лет ныне превратились просто в карские перевозки. Несмотря на трудности плавания по Карскому морю, можно сказать, что этот участок Северного морского пути давно уже вполне освоен. В проводке грузовых пароходов, следующих через Карское море на восток или на запад, всегда принимают самое активное участие ледоколы и самолеты. Продолжительность навигации здесь равняется в среднем 65—70 дням.

Работы Северной научно-промысловой экспедиции развивались в общем весьма успешно и энергично. Только в одном 1921 году ею было снаряжено 23 экспедиции, в том числе большая экспедиция на шхуне „Шарлотта“ (в Северную Сульменеву губу, на западном побережье северного острова Новой Земли). Экспедицией этой руководил проф. Р. Л. Самойлович, ныне директор Всесоюзного Арктического института. Через два года предпринимается новая большая экспедиция на Новую Землю для изучения в геологическом и общегеографическом отношениях западного берега Новой Земли от Безыменной губы до Маточкина шара. Тогда же в восточном устье этого пролива

строится Северным гидрографическим отрядом постоянная станция, о которой мы уже неоднократно упоминали. Новоземельская экспедиция 1923 года должна была совершить поход в центральную часть Новой Земли, выяснить наличие и распространение там ледников и материкового льда, определить астрономические пункты и т. д. Кроме того, на экспедицию возлагалось задание — изучить промыслы рыбы (гольца) в Пуховом заливе. Все эти задания были в значительной их части выполнены.

Вслед за экспедицией 1923 года в той же области проводятся две новых экспедиции 1924 и 1925 гг. Первая из них имела



Экспедиционное судно „Эльдинг"

своей целью исследование южного берега Новой Земли и в особенности восточного ее побережья, мало изученных или совсем не изученных в то время. На вторую экспедицию была возложена еще более сложная задача — обойти вокруг обоих островов Новой Земли. Общий объём научно-исследовательских работ значительно увеличился по сравнению с заданиями экспедиции 1923 года. Наряду с геологическим исследованием проводились также работы гидрологические, метеорологические, производились глазомерная или инструментальная съемка и морская съемка берегов.

В 1925 году Северная научно-промысловая экспедиция, уже переименованная в Институт по изучению Севера, приобрела в Норвегии моторно-парусное судно в 50 тонн „Эльдинг", ныне „Зарница". На этом судне была предпринята в том же году большая экспедиция, во время которой „Эльдинг" обошел Новую Землю со всех сторон, поднявшись вдоль ее западных

берегов к северу и спустившись затем вдоль восточных берегов до Карских Ворот. После годичного перерыва, в 1927 году опять совершается плавание на Новую Землю, причем на этот раз район работ значительно расширяется и охватывает уже не только Новую Землю и Баренцово море, но распространяется и на отроги Северного Тимана и Карские Ворота. Кроме того, на экспедицию возлагается выполнение гидрологических работ в районе между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа. Ради этого специального задания экспедиционное судно „Зарница", оставив на острове Баренца (к западу от Русской гавани) геологическую партию во главе с начальником экспедиции (им был проф. Р. Л. Самойлович, возглавлявший все пять новоземельских экспедиций Института), прошло до мыса Баренца на острове Нортбрук в архипелаге Земли Франца-Иосифа и выполнило в этом направлении гидрологический разрез.

Исследовательская работа в западной части советского сектора Арктики велась в те же годы и другими организациями. Так гидрографическая экспедиция 1921 года на судне „Таймыр" под начальством Н. В. Розе продолжала у берегов Новой Земли работу, производившуюся в течение многих лет экспедициями прежнего Гидрографического Управления. О Северном гидрографическом отряде, работавшем на Новой Земле в 1923 году, уже упоминалось. Значительный вклад в науку по исследованию Баренцова моря сделала Мурманская биологическая станция, которая до революции работала главным образом в Кольском заливе и в водах, омывающих мурманское побережье, а с 1921 года распространила круг своей деятельности и на все Баренцово море. Позднее станция перешла в ведение Государственного Океанографического института (ныне Всесоюзный Научно-исследовательский Институт рыбного хозяйства и океанографии) и в 1933 году была перенесена из Екатерининской гавани в Мурманск. Суда Океанографического института „Персей" и „Николай Книпович", энергично приступившие к изучению всего Баренцова, части Карского, а позднее и Гренландского морей, произвели множество систематических наблюдений морской воды и сделали значительное количество гидрологических разрезов, заходя во время своих многочисленных плаваний в высокие северные широты.

В 1931 году „Николай Книпович" плавал к западу от Земли Франца-Иосифа в полярном бассейне и поднимался до 82° с. ш., а в следующем году, впервые в истории полярного исследования, обогнул с севера весь архипелаг Земли Франца-Иосифа. Второе экспедиционное судно — „Персей" — совершило со времени своей постройки в 1922 году свыше пятидесяти полярных плаваний, собрав ценнейший научный материал по океанографии и гидрологии и пройдя в разных морях Арктики свыше 60 000 миль, из них 5000 миль во льдах. За четырнадцать лет своей замечательной работы „Персей" покрыл Белое, Карское, Баренцово и отчасти Гренландское моря до 81° параллели сетью океанографических станций, число которых доходит до 3000.

Некоторое участие в научно-исследовательской работе в западной части советского сектора Арктики принимало и государственное акционерное общество „Комсеверпуть". В 1929 году

в районе острова Диксона работали шхуны общества — „Профессор Титов", „Белуха" и „Зверобой". Год спустя „Белуха" пыталась пройти из Архангельска в устье Лены. Потерпев неудачу, „Белуха" повторила свою попытку, но снова после неравной борьбы со льдами вынуждена была вернуться. Все же эти плавания не прошли без пользы, так как участниками их были собраны ценные материалы по гидрологии и лоции части Карского моря к востоку от устья Енисея. В 1933 году „Белуха" погибла к северо-западу от острова Белого, находясь в составе судов Западнотаймырской экспедиции И. А. Ландина.

На экспедиции 1927 года кончилась деятельность Института по изучению Севера по исследованию Новой Земли. Следующий, 1928 год ознаменовался спасательными экспедициями, отправленными советским правительством к берегам Шпицбергена на помощь погибавшим участникам полета злополучной „Италии". Кроме того летом 1928 года в Ленинграде происходили заседания Второй Международной полярной конференции, под председательством Фритьофа Нансена, по выработке плана большой арктической экспедиции на управляемом воздушном корабле типа „Цеппелин" и плана организации работ по проведению Второго Международного полярного года.

Эти события всецело заняли внимание и время советских полярников, и потому никаких значительных научно-исследовательских экспедиций на Новую Землю в 1928 году не предпринималось. Следующие два года были посвящены новым, чрезвычайно крупным задачам, которые возникли перед советским полярным исследованием, и потому научная деятельность по изучению Новой Земли возобновилась лишь в 1931 году, когда к ней приступили экспедиционные отряды сотрудников уже не Института по изучению Севера, а Всесоюзного Арктического института.

За период с 1931 по 1934 год девятью топографическими отрядами Института была произведена съемка новоземельского побережья от бухты Витней через мыс Желания до Русской гавани, от губы Крестовой до Маточкина шара и далее до южных берегов, а также обследованы некоторые внутренние районы Новой Земли. Все топографические работы, произведенные на Новой Земле за минувшие сто лет, были сведены затем воедино в виде общей гипсометрической карты Новой Земли, изданной Арктическим институтом в 1936 году.

Кроме того, исследование Новой Земли производилось за последние годы и по другим отраслям знания, причем ближайшей целью научных работ новоземельских экспедиций было выяснение возможности эксплоатации богатств Новой Земли или омывающих ее вод. В связи с этим на Новой Земле работали в 1930—1933 гг. геоботанические экспедиции, изучавшие оленьи пастбища на южном острове, экспедиции рыбопромысловые, по обследованию птичьих базаров и морских водорослей, геологические (как Арктического института, так и Геологоразведочного управления) в 1931—1934 гг. и т. д. Советские ученые нашли на Новой Земле полиметаллические руды (свинец, цинк, медь), асфальтиты, флюорит и т. д. Свинец и цинк найдены также и на острове Вайгаче в бухте Варнека, где в 1930 году возник

целый промышленный городок с населением 2000 человек, занятых на первом советском арктическом руднике добычей цветных металлов. Неподалеку от Вайгача, в устье реки Амдермы вырос еще один промышленный поселок, население которого в 1935 году превышало 1500 человек. Здесь с 1933 года добывается плавиковый шпат (флюорит), причем его месторождение считается одним из богатейших в мире. О полезных ископаемых на острове Вайгаче было известно уже в XVII веке. Еще в 1666 году ненец Тысыня Хавлай сообщил об этом одному стрельцу в Пустозерске, результатом чего явился правительственный указ „той руды отыскать пудов пять или шесть и место описать". Но до советской власти о разработке руд на Вайгаче никто и не помышлял. В 1927 году геолог Шенкман произвел в бухте Варнека разведку, в результате которой и началась разработка. Добычей полезных ископаемых на Вайгаче занимается Вайгачский горнорудный трест.

Промысловые богатства Новой Земли с каждым годом начинают эксплоатироваться все более и более интенсивно. В прежнее время острова Новой Земли посещались промышленниками главным образом только летом. Но постепенно промышленники поморы и ненцы с „большой земли" стали переселяться на Новую Землю и оседать там. Еще в 1926 году на Новой Земле было всего лишь пять становищ, из которых первое — Малые Кармакулы — было основано в 1878 году. В настоящее время их десять: Русаново (основано в 1927 г.), Красино (1925), Белушье (1897), Малые Кармакулы, Лагерное — административный центр Новой Земли (1931), Ольгинское (1910), Адмиралтейство (1930). Смидовича (1932), Русская гавань (1932), Пахтусово (1932), Кроме этих становищ, по всему побережью Новой Земли разбросано множество промысловых избушек.

Все промышленники объединены архангельским управлением Главного Управления Северного морского пути. Управление снабжает промышленников оружием, огнестрельными припасами и всем необходимым, а промышленники сдают управлению добычу. Основными объектами промысла на Новой Земле являются песец, белый медведь, нерпа, морской заяц, тюлень, морж, яйца кайры, гагачий пух и рыба голец. За сезон 1934—1935 гг. на островах Новой Земли, на Колгуеве и Вайгаче добыто 5558 нерп, 127 белых медведей, 1129 кг гагачьего пуха, 300 000 яиц кайры и т. д. Промысловые возможности на Новой Земле пока еще не использованы в полной мере, и Управлению островного хозяйства Главного Управления Северного морского пути предстоит в этом отношении большая работа.

Кроме становищ, на Новой Земле есть еще семь постоянных полярных радио-метеорологических станций: в восточном устье Маточкина шара, на мысе Желания, в Русской гавани, в Малых Кармакулах, на мысе Столбовом (у западного входа в Маточкин шар), на мысе Выходном (у восточного входа в тот же пролив) и в Озерной (в Карских Воротах), из них только станция в Малых Кармакулах построена до революции.

Очень ценную, разнообразную и интересную научную работу провели в 1932—1933 гг. зимовщики полярных станций на мысе Желания и в Русской гавани. Впервые была подробно исследо-

вана внутренняя часть северного острова Новой Земли, покрытая сплошным ледником. Здесь германский ученый Велькен, участник гренландской экспедиции А. Вегенера, с помощью советского геолога М. М. Ермолаева занимался измерением толщины новоземельского ледникового щита, прибегнув к так называемому сейсмическому методу, с успехом использованному в Гренландии в 1930—1931 гг. экспедицией Вегенера. Метод этот состоит в том, что на ледяном покрове закладывают фугас и взрывают его, вычисляя время, в которое звуковые волны — одна, распространяющаяся непосредственно по воздуху, и другая, отражающаяся от твердой породы, на которой покоится ледниковый щит, доходят до наблюдателя. В те же годы на станциях в Русской гавани, на мысе Желания и в Маточкином шаре впервые в Арктике изучалось распространение звуковых волн также с помощью взрывов. Эта работа имела большое значение для изучения строения стратосферы.



М. М. Ермолаев

Во время зимовки в Русской гавани в 1932—1933 гг. начальник станции М. М. Ермолаев и механик Петерсен дважды пересекли Новую Землю на аэросанях, покрыв в общей сложности около 800 км. 20 февраля 1933 года М. М. Ермолаев, вместе с Велькеном и Петерсоном, снова отправился на аэросанях намереваясь пройти из Русской гавани до мыса Желания по ледниковому щиту и рассчитывая одолеть за одни сутки расстояние в 200 км, отделяющее эти два пункта.

Однако эта экспедиция чуть не кончилась очень трагически, и за свою смелую попытку все трое едва не заплатили жизнью. С аэросанями случилось то же самое, что уже не раз случалось с такими же аэросанями во время экспедиции Вегенера. Участникам похода пришлось остановиться зачем-то. Металлические лыжи саней сильно нагрелись во время движения, потом, когда сани стояли, снег под ними подтаял. Был жестокий мороз, и подтаявший снег вскоре замерз. Сани так примерзли, что в течение трех суток их не могли сдвинуть с места. На работу мотора был израсходован весь бензин. Ермолаев и его спутники десять суток пробыли у аэросаней, поджидая помощи со станций, но помощи ниоткуда не появлялось. Когда у санной партии стал ощущаться недостаток продовольствия, исследователи двинулись пешком на мыс Желания к станции, до которой было, примерно, километров восемьдесят. 5 марта заболел Велькен. Товарищи, сами едва державшиеся на ногах, с трудом дотащили его до залива Красивого в 30 км от станции на мысе Желания. Здесь Велькен попросил спутников оставить его, а самим итти скорей за помощью. После долгого

обсуждения было решено исполнить просьбу Велькена, так как единственная надежда на спасение всех троих исследователей заключалась в скорости достижения станции. Оставив Велькена в снежной хижине, М. М. Ермолаев и Петерсон двинулись на северо-восток и 10 марта пришли на мыс Желания. В тот же день со станции вышла спасательная партия во главе с геофизиком Фрейманом, вернувшаяся через двое суток вместе с Велькеном, состояние здоровья которого оказалось вполне удовлетворительным. На запрос Всесоюзного Арктического института Велькен послал 13 марта следующую телеграмму: „Выражаю глубокую благодарность за помощь дорогим товарищам по тяжелому пути... Цитирую запись в своем дневнике, сделанную после ухода товарищей: могу передвигаться только крайне медленно, потому по моей личной просьбе меня оставили здесь в снежной хижине. Ермолаев и Петерсон оставили мне все вещи и должны возможно скоро пройти на мыс Желания, чтобы оказать мне помощь".

Шестнадцатидневное отсутствие санной партии вызвало сильнейшую тревогу как в Русской гавани и на мысе Желания, так и в Ленинграде. Зимовщики мыса Желания дважды выходили на поиски исчезнувшей партии, но за отсутствием собак не могли отходить от станции далеко. Со станции же в Русской гавани геоботаник А. И. Зубков и ненец Ардесь выходили на поиски четыре раза, причем трижды возвращались из-за пурги, а в четвертый раз пробыли в отсутствии шесть суток.

Мы упоминаем обо всем этом, чтобы указать на высокое понимание своего долга советскими полярными исследователями. Санная экспедиция в полярных областях, хоть и самая кратковременная, может грозить участникам похода многими опасностями и даже гибелью. За несколько месяцев до аэросанной экспедиции М. М. Ермолаева погибли на пути к станции в Маре-Сале пять участников экспедиции „Альбатроса", потерпевшего крушение в сентябре 1932 года у острова Белого. Погиб и начальник ее Никитинский. Вероятно, все пятеро замерзли во время пурги.

Партия Ермолаева оставалась на мысе Желания до снятия ее оттуда ледоколом „Красин". Этот ледокол совершил два замечательных, можно сказать, рекордных зимних плавания в полярных водах. В марте 1932 года он ходил в крайнюю восточную область Печорского моря на выручку оставшегося там без угля ледокола „Ленин". В марте 1933 года, впервые в истории, он достиг зимою северной оконечности Новой Земли. Плавание „Красина" было вызвано необходимостью оказать помощь недоснабженным осенью промысловым становищам западного берега северного острова Новой Земли. Выйдя из Ленинграда 17 марта, „Красин" вошел во льды на 72° 10′ с. ш. и 46° 10′ в. д., затем направился к берегам Новой Земли, где и выполнил свое задание. После этого ледокол прошел в губу Архангельскую и Русскую гавань, а 5 апреля достиг мыса Желания.

Успех этого замечательного плавания до некоторой степени объясняется „ненормально" благоприятными ледовыми условиями в Баренцовом море за последние 15 лет. Ведь в 1901 году „Ермак" не мог дойти до мыса Желания даже в августе, т. е. в са-

мое удобное время года. И все же мы должны повторить вслед за В. Ю. Визе, что „зимний поход „Красина“ к Новой Земле в 1933 году... является еще одним блестящим доказательством того, что путем применения (надлежащего, прибавим мы!) ледоколов возможности навигации в арктических водах расширяются в невиданных доселе размерах“. И то, что когда-то было бы названо „явлением необычайным“, стало теперь почти что обычным событием действительности. Возможности навигации в арктических водах расширяются и растут с каждым годом, но навигация эта проводится с помощью лучшего и сильнейшего ледокольного флота мира — под советским флагом!

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ 1929 И 1930 ГОДОВ НА „СЕДОВЕ“

Тысяча девятьсот двадцать восьмой год занимает особое место в истории советского полярного исследования. Он как бы положил начало новой эпохе. Если работы первого периода советского исследования, так сказать, периода подготовительного, велись главным образом в кабинетах, где обдумывались и составлялись планы, подыскивались средства и силы; если работы второго периода, периода местных исследований, захватывали лишь более или менее ограниченные области (новоземельские экспедиции, биолого-промысловые исследования у берегов Мурманска, геологические работы на Кольском полуострове, на Печоре, океанографические и гидрографические работы в Баренцовом и частично в Карском морях, гидрографические работы к востоку от Колымы, поход на остров Врангеля, изучение Новосибирских островов), то третий период, который начался в 1928 году, ознаменовывается выходом СССР в первый ряд стран, занимающихся полярными исследованиями. До 1928 года о советском полярном исследовании было мало известно в зарубежных странах, а в рядах советских полярников не было ни одного не только с мировым, но даже и со всесоюзным именем. Это было всего десять лет тому назад!

С 1928 года — бурный рост советского полярного исследования: походы „Красина“ и Малыгина“ на спасение итальянцев (1928 г.), правительственные экспедиции 1929 и 1930 гг., постройка первых полярных постоянных радио-метеорологических станций на Земле Франца-Иосифа и на Северной Земле. Затем третий период уступил свое место четвертому периоду, когда СССР бесспорно встал во главе *мирового* полярного исследования.

До 1928 года наши полярные моряки и ученые еще сами не знали своих сил и возможностей. С этого года партия и правительство нашли их вполне готовыми и достойными работать на более широком поприще.

С тех пор советское полярное исследование растет и крепнет упорно и неуклонно. Кадры советских полярных исследователей — моряков, ученых, зимовщиков, летчиков — растут, как сказочный богатырь. В 1928 году советские полярники держали свой первый экзамен перед лицом трудящихся всего мира. И этот экзамен был сдан блестяще. Советские полярные иссле-

дователи в один год заняли место рядом с самыми выдающимися полярными путешественниками и учеными Европы и Америки. Через четыре года — в 1932 году — советские моряки и ученые снова держат экзамен, на этот раз уже выпускной, и снова демонстрируют всему миру отвагу, энергию, сплоченность и организованность советского исследователя, который уже перерос своего западного сверстника. А еще через два года советские полярные летчики вместе с коллективом челюскинцев показывают всему миру образец непревзойденной работы. С авторитетом советских исследователей Арктики отныне начинает считаться весь мир!

Год спустя после спасательных экспедиций „Красина", „Малыгина" и „Седова", когда большевистская сознательность и самоотверженная работа всех участников их встретили высокую оценку коммунистической партии и советского правительства и были восторженно приветствованы трудящимися всего мира, правительство Союза решило совершить акт формального присоединения к СССР Земли Франца-Иосифа и основать здесь первую настоящую радио-геофизическую станцию. Организация этой станции была поручена Институту по изучению Севера, который должен был приступить к детальному изучению Земли Франца-Иосифа для выяснения и освоения естественных богатств архипелага.

Для доставки на Землю Франца-Иосифа построек, продовольствия и снаряжения был зафрахтован ледокольный пароход „Седов" под командой капитана Воронина. Во главе экспедиции был профессор, ныне Герой Советского Союза и академик О. Ю. Шмидт, который впервые отправился в полярное плавание, но был известен своим участием в высокогорных экспедициях.

„Седов" вышел из Архангельска 21 июля 1929 года и через восемь дней был у южных берегов острова Гукера. Здесь был поднят советский флаг, и архипелаг Земли Франца-Иосифа был объявлен владением СССР в силу постановления правительства от 15 марта 1926 года. На следующий год „Седов" подошел к мысу Флора, историческому месту, где побывало столько полярных исследователей прежних лет. „Седов" не был первым советским судном, посетившим берега Земли Франца-Иосифа. В 1928 году здесь были „Красин" и „Седов" во время своих поисков итальянцев, оставшихся в корпусе дирижабля „Италия", и Амундсена с его спутниками, а еще раньше сюда приходили „Персей" и „Эльдинг" („Зарница"). Советский флаг был поднят впервые на Земле Франца-Иосифа в плавание „Красина" — 22 сентября 1928 года, а в 1932 году он был поднят „Николаем Книповичем" и на острове Виктория — самом западном арктическом владении СССР.

На острове Гукера в бухте Тихой на 80° 20′ с. ш., как раз у места зимовки экспедиции Г. Я. Седова, была построена первая научно-исследовательская полярная станция на Земле Франца-Иосифа, существующая и ныне и блестяще продолжающая свою деятельность. В настоящее время она является самой северной в мире геофизической обсерваторией и ведет разнообразнейшие исследования в области геофизики. Ныне там зимуют несколько десятков человек, и станция состоит из многих

отдельных зданий и павильонов. На первую зимовку здесь было оставлено девять человек под начальством П. Я. Иляшевича.

Пока в бухте Тихой шли строительные работы, „Седов" совершил плавание в северную часть архипелага, достигнув к северу от острова Рудольфа 82° 14′ с. ш., т.-е. пройдя на десять



Ледокольный пароход „Георгий Седов"

миль дальше итальянской экспедиции на „Стелла Поляре" в 1899 году. На острове Рудольфа была произведена высадка в бухте Теплиц, где советская экспедиция оставила памятную доску в честь погибшей в 1900 году санной партии экспедиции герцога Абруццкого. У мыса Бророк были произведены тщетные поиски могилы Седова. В них принимал участие и В. Ю. Визе, за 15 лет перед тем бывший свидетелем ухода Седова из бухты Тихой в его трагическую экспедицию к полюсу.

Экспедиция 1929 года выполнила значительную научную работу по гидрологии, гидробиологии и геологии и внесла много нового в познание природы как самого архипелага Земли Франца-Иосифа, так и омывающих его вод.

На следующий год Институт по изучению Севера организует новую большую экспедицию на том же „Седове", имея задание: во-первых, сменить зимовщиков в бухте Тихой и построить там еще одно станционное здание, во-вторых, достигнуть берега в то время еще неисследованной Северной Земли и построить там постоянную радио-метеорологическую станцию. И этой экспедицией руководит О. Ю. Шмидт при прежних заместителях Р. Л. Самойловиче и В. Ю. Визе, участвовавших и в плавании „Седова" 1929 года. Кроме большого штата научных работников, на „Седове" были также две партии будущих зимовщиков на Земле Франца-Иосифа,—во главе с участником похода „Красина" И. М. Ивановым, и на Северной Земле — в составе Г. А. Ушакова (незадолго перед тем вернувшегося с острова Врангеля), геолога Н. Н. Урванцева (известного своими исследованиями Таймыра), радиста В. В. Ходова и охотника-промышленника С. И. Журавлева.



Проф. В. Ю. Визе

Зайдя на Землю Франца-Иосифа, где были сменены зимовщики в бухте Тихой, и построив там новое здание для радиостанции, „Седов" направился к Новой Земле и взял уголь в Русской гавани. Во время пребывания на Земле Франца-Иосифа участники экспедиции посетили разные острова архипелага, обследовав их в геологическом, ботаническом и зоологическом отношениях.

11 августа „Седов" покинул Русскую гавань и, обогнув Новую Землю с севера, пошел к берегам Северной Земли. По пути туда было проверено предположение В. Ю. Визе о существовании в северо-восточной части Карского моря какой-то земли, не позволившей „Св. Анне" дрейфовать на восток. Такое предположение было высказано на основании теоретических расчетов и изучения дрейфа „Св. Анны" в Карском море. 13 августа 1930 года вечером капитан Воронин действительно увидел очертания какой-то земли приблизительно в месте, указанном В. Ю. Визе. На другой день была произведена высадка на ее берег. Оказалось, что это остров, называемый теперь островом Визе в честь советского ученого, так блестяще разрешившего интересную географическую загадку. Остров Визе, расположенный между 79° 21′ и 79° 29′ с. ш. и 76° 50′ и 77° 25′ в. д., „производит крайне унылое и безотрадное впечатление". Его

животная жизнь очень бедна. Вероятно, это один из самых пустынных и мертвенных островов советского сектора Арктики.

От острова Визе „Седов" направился на восток к берегам Северной Земли, но попал в сплоченные льды. Лишь на седьмой день удалось выйти на чистую воду. Продвигаясь дальше, экспедиция открыла в северной части Карского моря остров Исаченко и остров Воронина. Встреченные за островом Воронина льды не позволили „Седову" подойти к юго-западным берегам Северной Земли, и потому ледокол направился на север в поисках



Станция на острове Домашнем (Северная Земля)

более удобного места для постройки станции. В этой области был открыт еще остров, названный островом Самойловича. Окончательно разуверившись в возможности приблизиться к берегам Северной Земли, начальник экспедиции 24 августа отдал приказ остановиться у группы небольших островов, расположенных в 40 км к западу от Северной Земли.

Здесь на острове Домашнем на 79° 30′ с. ш. и 91° 07′ в. д. была построена полярная станция, на которой остались на два года советские зимовщики под начальством Г. А. Ушакова. „Седов" пошел дальше на север и 31 августа достиг 80° 58′ с. ш., где и был остановлен тяжелыми льдами. Еще дальше к северу виднелись очертания какого-то острова, сплошь покрытого ледяным колпаком. Этот остров был назван в честь начальника экспедиции островом Шмидта. От острова Шмидта „Седов" повернул обратно и 14 сентября благополучно прибыл в Архангельск. Во время своего плавания экспедиция произвела многочисленные промеры северной части Карского моря, а также занималась работой по изучению океанографии и гидрологии

этого моря. „Седов“ был первым кораблем, подходившим к Северной Земле с запада, хотя он и не мог приблизиться к ее берегам настолько, чтобы заняться их обследованием и нанесением на карту. Эта большая и важная работа была полностью проведена Г. А. Ушаковым и Н. Н. Урванцевым за их двухлетнее пребывание на Северной Земле.

ДВЕ ЗИМОВКИ Г. А. УШАКОВА И Н. Н. УРВАНЦЕВА НА СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛЕ

Своей двухлетней работой в одной из самых далеких, малодоступных и трудных для существования полярных областей мира советские зимовщики вписали блестящую страницу в историю исследования Арктики. Можно без всякого преувеличения сказать, что походы Ушакова и Урванцева, проделанные ими в 1931—1932 гг., по исключительности обстановки, в которой они протекали, по трудностям, лишениям и бесчисленным опасностям, с которыми они были связаны, принадлежат к числу самых немногих „классических“ полярных походов, в роде совершенных Нансеном и Иохансеном, Пири, Амундсеном, Милиусом Эриксеном, Эйнаром Миккельсеном, Кнудом Расмуссеном и другими величайшими полярными исследователями, путешественниками с мировыми именами.

Только скромностью наших исследователей можно объяснить тот факт, что о деятельности Ушакова и Урванцева, к сожалению, мало известно в широких кругах советской общественности. Многие из советских читателей слышали о Нансене, Амундсене, Пири, Бэрде, но многие ли знают, что сделано Ушаковым и Урванцевым? А ведь это не молодые полярники, за каждым из них числятся огромные достижения.

Но советские исследователи смотрят на свою деятельность, как на любую иную работу любого трудящегося нашей великой родины. Нужно добросовестно исполнять свой долг, вот и все! А таких добросовестных исполнителей многие миллионы в нашем Союзе. Приходится лишь пожалеть, что советские Нансены, Амундсены, Свердрупы, Пири и Бэрды очень редко выступают как авторы и очень скупо повествуют о своей интереснейшей работе. Пора бы нашим полярникам, кроме сухих деловых отчетов о своих экспедициях, давать и живое описание проделанной работы. Сколько интереснейших страниц было бы тогда в книге, посвященной истории советского исследования Арктики! Надо надеяться, что наши полярники поймут всю необходимость этого, и тогда в библиотеку „полярной классики“ войдет и ряд произведений, написанных советскими исследователями. Книгу о работе первых зимовщиков на Северной Земле Н. Н. Урванцев написал только в 1935 году, и она вышла в свет в начале 1936 года. Г. А. Ушаков же до сих пор не описал в художественной форме ни своей зимовки на острове Врангеля, ни пребывания на Северной Земле, ни „высокоширотной“ экспедиции „Садко“ в 1934 году.

Мысль об исследовании Северной Земли возникла еще в 1923 году, когда была создана особая комиссия для выработки плана экспедиции на эту землю. Экспедиция должна была от-

правиться к берегам Северной Земли летом 1924 года на моторно-парусной шхуне. Но ряд обстоятельств помешал осуществлению этого плана. Спустя два года в Полярную комиссию Академии Наук был представлен новый, подробно разработанный план исследования и изучения Северной Земли. Однако недостаток средств и трудности снаряжения экспедиции при еще скромных в те годы технических возможностях не позволили приступить к выполнению и этого плана.

В 1928 году планами исследования Северной Земли занялись и за границей. В Германии возник проект воздушной экспедиции



Первые зимовщики на Северной Земле
Слева направо: Н. Н. Урванцев, Г. А. Ушаков, С. И. Журавлев и В. В. Ходов

в эту область на дирижабле типа „Цеппелин" (эта экспедиция частично и в другой форме осуществилась в 1931 году). Американский исследователь капитан Р. Бартлет предполагал пройти к берегам Северной Земли на судне „Эффи Морисси". Наконец, У. Нобиле намеревался во время своей воздушной экспедиции на дирижабле „Италия" исследовать Северную Землю с воздуха. Из этих трех планов был отчасти приведен в исполнение только третий: во время второго полета „Италии" 15—18 мая 1928 года Нобиле приближался к берегам Северной Земли на 50—60 км, но не видал никаких признаков ее, что привело его к мысли, что Северной Земли вообще не существует, а есть, вероятно, только скопление в этой области мелких островов.

Таким образом зимовщикам будущей постоянной станции на Северной Земле предстояло разрешить ряд интересных географических задач и окончательно установить границы и очертания этой земли. С планом исследования ее выступил только что вернувшийся после трехлетнего пребывания на острове Врангеля

Г. А. Ушаков, бывший тогда ученым секретарем Якутской комиссии Академии Наук СССР. Своим ближайшим помощником и будущим сотрудником Ушаков выбрал геолога Н. Н. Урванцева, начавшего свою работу в советской Арктике еще в 1919 году и потом постепенно передвигавшего поле своей деятельности от низовьев реки Енисея на север и северо-восток. В январе 1930 года Урванцев вернулся из экспедиции по исследованию северо-западной части Таймырского полуострова, во время которой было пройдено на лошадях, на оленях и в моторной лодке более 8000 км.

Приступив к организации своей экспедиции, Ушаков и Урванцев прежде всего решили, что личный состав ее должен быть очень немногочисленным, но исключительно высоким по качеству. „Успех работы обычно обратно пропорционален количеству участников", думал Урванцев, и в этом отношении его мнение полностью совпадает с мнением великого полярного исследователя и организатора Руала Амундсена, который тоже всегда брал в свои экспедиции немного людей, но зато они должны были уметь делать всё.

Понимая великое значение постоянной связи с внешним миром, организаторы экспедиции привлекли в нее молодого талантливого радиста В. В. Ходова, прекрасно знакомого с коротковолновыми радиоустановками. Наконец, четвертым участником экспедиции был приглашен помор-промышленник С. И. Журавлев, который должен был заниматься охотой для прокорма экспедиционных собак. Начальник станции Ушаков брал на себя производство метеорологических, ледовых и биологических наблюдений, а Урванцев должен был заниматься определением астрономических и магнитных пунктов, топографической съемкой и общим научным руководством работами.

Особое значение придавалось закупке ездовых собак, так как только с их помощью можно было надеяться осуществить план исследования и нанесения на карту Северной Земли, требовавший многодневных и далеких санных поездок по замкнутому круговому маршруту. Собаки были закуплены на Дальнем Востоке, в Чукотско-Анадырском или Камчатском районах, и затем отправлены с проводником в особом вагоне в Архангельск. Им пришлось объехать половину земного шара, прежде чем они поступили в распоряжение экспедиции. Продовольствие и снаряжение ее были рассчитаны на три года: это был очень небольшой срок, ведь никто не знал, с какими условиями существования придется встретиться зимовщикам.

Место для будущей полярной станции было выбрано на маленьком островке, шириною всего около 250 метров в той части, где был построен жилой дом, при высоте около 7—8 метров над уровнем моря. Будь это в Антарктике, где свирепствуют страшные ураганы, такой выбор места для зимовки был бы чрезвычайно опасен.

Но в этой арктической области можно было надеяться на сравнительно благоприятные атмосферные условия. 30 августа 1930 года на станции был поднят советский флаг, и „Седов", простившись с зимовщиками, быстро скрылся в туманной дымке. 23 сентября была установлена прямая радиосвязь, правда, не

с постоянными советскими радиостанциями, а с одним радиолюбителем в Кологриве, Ивановской области, который и взял на себя дальнейшую передачу первых телеграмм станции. Любопытно отметить, что зимовщики хорошо слышали передачу австралийских и новозеландских станций! Позднее связь с постоянными станциями была налажена.

Мы вынуждены оставить без описания интереснейшую бытовую сторону двухлетнего пребывания четырех советских смельчаков за тысячи километров от всяких культурных стран. Скажем лишь, что зимовщики жили дружно, работали не покладая



Северная Земля — мыс Ворошилова

рук и исполняли попеременно обязанности то сапожников, то портных, то слесарей, то хлебопеков, то кузнецов, то охотников, то ученых. Перейдем к описанию их исследовательской деятельности, которая могла быть начата только весной 1931 года. Правда, еще осенью 1930 года была совершена небольшая санная поездка для общего ознакомления с районом предстоящих работ. Станция, отрезанная морем от главных островов Северной Земли, не могла служить постоянной опорной базой для экспедиции, так как поздним летом из-за распутицы и вскрытия льдов исследовательскую работу приходилось прекращать.

Всего было совершено за два года пять длительных санных поездок и ряд мелких, которые предпринимались, главным образом, для устройства вспомогательных промежуточных складов и баз. Первая поездка продолжительностью в десять дней с 1 по

10 октября 1930 года, была, как уже упоминалось, предпринята для ознакомления с западным берегом Северной Земли и для выбора места будущего главного продовольственного склада. Во время этой поездки на Северной Земле был поднят советский флаг в бухте Советской у подножья горы Серп и Молот.

Второй поход, уже многодневный, начался 23 апреля 1931 года и продолжался 38 суток,— лишь немного больше половины этого времени было проведено в пути. Пурга и непогода постоянно мешали продвижению санной партии. Еще до начала этого похода на северной оконечности среднего острова Северной Земли— мысе Ворошилова — был устроен вспомогательный склад. В поход вышли трое: Ушаков, Урванцев и Журавлев, оставив Ходова на станции. Взяв на складе в бухте Советской полный запас продовольствия, исследователи двинулись на север и 1 мая достигли мыса Ворошилова. Произведя здесь астрономические наблюдения и совершив небольшую поездку на юг к мысу Берга, санная партия отправилась дальше на север и 17 мая достигла северной оконечности Северной Земли — мыса Молотова, находящегося на 81° 16′ с. ш. и 95° 42′ в. д., а затем повернула домой, следуя вдоль западных берегов.

Третья санная поездка — самая длительная — заняла 51 день, с 1 июня по 10 июля 1931 года. На этот раз целью экспедиции было пересечение Северной Земли с запада на восток до мыса Берга, где был еще в прошлый раз оставлен склад продовольствия. От мыса Берга санная партия предполагала пройти на юг до пролива Шокальского, выяснить, пролив ли это или залив, а затем выйти на западный берег Северной Земли и вернуться на станцию.

С наступлением летнего времени началось таяние льдов; путь предстоял чрезвычайно тяжелый, так как санная партия могла застрять где-нибудь до осени, а то и погибнуть. Но решено было не останавливаться ни перед какими трудностями!

Туман и пурга так мешали продвижению, что мыс Берга был достигнут только через две недели. Здесь маленькая санная партия разделилась: Журавлев один отправился на станцию, взяв с собой собранные коллекции, а Ушаков и Урванцев двинулись дальше. 13 июня они вышли на западный берег, установив, что пролив Шокальского является действительно проливом. Дальнейший путь исследователей на север вдоль западного берега острова Октябрьской Революции был ужасен. Распутица не давала проходить более 5—10 км в день. И люди и собаки проваливались в рыхлый, пропитанный водою снег.

„После остановки,— пишет в своей интереснейшей книге „Два года на Северной земле“ Н. Н. Урванцев,— собаки валятся в упряжке обессиленные и лежат пластом, пока их отпрягаешь. Приходится каждую потом переносить на сухое место, иначе все останутся там, где остановились сани, будучи не в силах подняться. Корм каждой нужно подкладывать под нос, и он съедается лежа. Если не поднести, собака останется голодной, так как подойти и взять она сама не в силах. Утром к упряжке каждую приходится подтаскивать на руках. Когда подходишь, чтобы запрягать, животные смотрят такими умоляющими чисто

человеческими глазами, что прямо сердце разрывается от жалости. Но помочь нельзя. Нужно итти вперед, иначе, может быть, совсем не дойдешь".

Самым тяжелым и опасным препятствием была ледяная корка, лежавшая на некоторой глубине под снегом. Она состояла из смерзшихся ледяных зерен и походила на острую терку. Об эту терку собаки изранили себе лапы до крови, а некоторые стерли кожу на подушечках их до кости. Иногда люди шли по пояс в ледяной воде, выбиваясь из сил, но подбадривая измученных собак и помогая им. Распутица началась еще 19 июня, и за целый месяц было пройдено только 250 км, тогда как при нормальных условиях это же пространство можно было покрыть за неделю.

Лишь 20 июля санная партия благополучно добралась до станции, пройдя 640 км и едва не потеряв за время своего весьма трудного пути всех собак. За два дня до прихода на станцию у исследователей кончилось почти все продовольствие. Оставалось только несколько плиток шоколада и с килограмм масла, которым и кормили собак. К 20 июля все продовольствие состояло из неполной кружки риса. Нет ничего удивительного в том, что Ходов и Журавлев уже потеряли всякую надежду увидеть своих товарищей живыми.

В феврале 1932 года началась подготовка к исследованию острова Большевика — самого южного острова архипелага. Для этого предварительно был устроен вспомогательный склад на мысе Неупокоева, на юго-западной оконечности Северной Земли. 14 апреля санная партия вышла в свою четвертую по счету экспедицию, которая продолжалась 45 дней. За этот поход было пройдено 1120 км. Наконец, за время пятой экспедиции, с 1 по 8 июня, был изучен остров Пионер.

Всего за пять санных поездок было пройдено в течение 152 дней 3005 км, из них 2221 со съемкой местности. Если же принять во внимание все предварительные поездки для устройства вспомогательных складов, то за два года исследователями было покрыто на собаках около 5000 км.

За свою выдающуюся деятельность Ушаков и Урванцев награждены орденами Ленина, а Ходов и Журавлев — орденами Трудового Красного Знамени.

В результате замечательных работ Ушакова и Урванцева была заснята вся Северная Земля и выяснено, что она состоит из четырех островов — Комсомольца, Октябрьской Революции, Большевика, Пионера и нескольких мелких островов, расположенных группами или изолированно. Кроме того, к северо-западу от острова Комсомольца находится остров Шмидта, еще не посещенный никем. Общая поверхность архипелага составляет около 26 700 кв. км.

На мысе Оловянном, на южном берегу острова Октябрьской Революции, где с 1935 года работает постоянная полярная станция, открыто месторождение олова, но характер и ценность его еще не выяснены.

В 1932 году первые зимовщики на Северной Земле были сняты „Русановым", доставившим на станцию новую смену во главе с Ниной Петровной Демме. „Русанов" исследовал пролив

Шокальского и построил дом на мысе Оловянном. В том же году „Таймыр“ открыл у южного входа в пролив Шокальского группу островов, названных Красноармейскими.

В 1933 году „Седов“ должен был оставить зимовщиков на мысе Оловянном и сменить состав станции на острове Домашнем. Но оба эти задания оказались невыполненными из-за тяжелых льдов, которыми были окружены берега Северной Земли. Демме и трое ее сотоварищей вынуждены были остаться на станции на вторую зимовку.

Летом 1934 года на остров Домашний пришли после очень тяжелого странствования по морским льдам начальник первой Ленской экспедиции Б. В. Лавров с летчиком Линделем. 12 июня во время ледовой разведки на самолете они потерпели аварию у северо-западных берегов острова Октябрьская Революция и вынуждены были спасаться или на мыс Челюскина, до которого было 300 км, или на остров Домашний, до которого было около 150 км. Был выбран более короткий путь, и 14 июня двое полярников, покинув свой самолет, отправились с пятидневным запасом продовольствия в опасный путь по льдам. Дорога была ужасная! Иногда приходилось брести почти по пояс в воде и в снегу. Все же Лаврову и Линделю удалось с истинно большевистским упорством побороть все препятствия и выйти к станции, где путники были встречены зимовщиками, оказавшими им самое широкое гостеприимство. За время похода Лаврову и его спутнику посчастливилось найти пять больших банок пеммикана, оставленных здесь Ушаковым в одну из его поездок. Без этого добавочного продовольствия положение путников было бы трагическим.

В августе того же года все население полярной станции и 15 собак были сняты с острова самолетом „СССР-Н2“ под управлением крупнейшего полярного летчика, ныне Героя Советского Союза А. Д. Алексеева. Десять собак и коллекция шкур белых медведей были оставлены на острове.

Произвести смену зимовщиков обычным путем не удалось, так как „Садко“, на который была возложена эта задача, тоже не смог подойти к островам Северной Земли из-за тяжелых льдов. В 1935 году к западным берегам Северной Земли подходил без всяких затруднений „Сибиряков“, построивший новую полярную станцию на мысе Оловянном в проливе Шокальского. Станция же на острове Домашнем оставалась с 1934 года в законсервированном состоянии. В том же году к западным берегам Северной Земли подходил „Садко“, открывший у мыса Литвинова, на острове Комсомолец, несколько мелких островов.

Начальник полярной станции на мысе Оловянном Эрнст Кренкель, участник зимовки в бухте Тихой, полета на „LZ-127“, похода на „Сибирякове“ и на „Челюскине“, зимой 1935—1936 гг. испросил разрешения восстановить законсервированную станцию на острове Домашнем и 22 марта 1936 года был переброшен туда вместе с механиком Мехреньгиным и необходимым продовольствием и снаряжением на двух самолетах Линделя и Батуры. 25 марта со станции уже поступили первые метеорологические сводки. Кренкель и его спутники провели на острове Домашнем несколько месяцев и были сменены в начале осени.

ПОХОД „СИБИРЯКОВА" В 1932 ГОДУ И УЧРЕЖДЕНИЕ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В конце 1930 года Институт по изучению Севера преобразуется во Всесоюзный Арктический институт, ныне входящий в систему Главного Управления Северного морского пути. На этот институт возлагаются обширные и разнообразные задания по систематическому и плановому изучению советского сектора Арктики и по объединению деятельности других организаций, занимающихся там аналогичной работой. Эти задачи должны были осуществляться путем снаряжения отдельных экспедиций в те или иные области и устройства на местах постоянных полярных станций —„форпостов научно-исследовательской мысли" в самом сердце Арктики. Первым директором Института был назначен О. Ю. Шмидт, при заместителях Р. Л. Самойловиче и В. Ю. Визе.

Институтом по изучению Севера за последние годы перед преобразованием этого учреждения была выполнена значительная работа: в 1928—1929 гг. „Зарница" изучала наличие промысловых количеств трески вблизи западного побережья Новой Земли, а в 1930 году экспедиция института совместно с экспедицией Академии Наук занималась геологическим исследованием юго-восточной части полуострова Канина.

Новый Институт составил на 1931 год широкую программу работ, предполагая организовать целый ряд больших научно-исследовательских экспедиций для обследования в различных отношениях Анадырско-Чукотского района, области южной Лены и Новой Земли. Кроме того, Институт должен был принять участие в „неплановой" арктической экспедиции на дирижабле Цеппелин „LZ-127", которую организовало Международное общество по изучению полярных областей с помощью воздушных кораблей —„Аэроарктик".

Все намеченные Институтом работы были выполнены почти в полном согласии с планом. Воздушная экспедиция на цеппелине, в которой участвовали со стороны СССР, кроме Р. Л. Самойловича, проф. П. А. Молчанов, директор Аэрологического института в Слуцке, инженер Ассберг и радист Эрнст Кренкель, уже была описана нами. Вторая „неплановая" экспедиция Института в 1931 году состояла в плавании „Малыгина" с иностранными туристами на Землю Франца-Иосифа. Руководил ею проф. В. Ю. Визе. „Малыгин" поднимался на север до острова Рудольфа.

В том же году на Землю Франца-Иосифа и в Карское море ходил зафрахтованный Институтом „Ломоносов" (бывший „Эклипс") под начальством А. Ф. Лактионова. Сменив зимовщиков на станции в бухте Тихой и оставив там новую группу их под руководством Кулаева, „Ломоносов" прошел к мысу Желания на Новой Земле, а затем направился в Русскую гавань, попути занимаясь гидрологическими и гидробиологическими работами.

На Новой Земле работало две экспедиции: научно-промысловая во главе с В. К. Есиповым и геологическая — М. М. Ермолаева, обнаружившая сульфидный район в центральной части островов и новый район месторождения асбеста.

Экспедиция „Седова" 1930 года, во время которой было сделано много важных открытий, имела огромное влияние на характер и развитие дальнейшей советской исследовательской работы в Арктике. Логическим следствием всего того, что было сделано в 1930 году, явились исторические полярные экспедиции 1932—1933 гг., положившие прочный фундамент для предстоящего освоения Северного морского пути. После успешных плаваний „Седова" естественно возник вопрос о дальнейшем продвижении на восток. Настало время поставить вопрос о практическом использовании того пути, которого человечество искало почти четыре века. Разрешение важнейшей проблемы установления постоянного и регулярного морского сообщения северным путем между советскими европейскими портами и Тихим океаном имело, как уже упоминалось, совершенно исключительное политическое и экономическое значение для СССР. Это была не просто „интересная географическая задача". Освоение Северного морского пути должно было призвать к жизни огромнейшие, ныне почти безлюдные пространства северной Сибири, Якутии, Чукотского края. Возможность легко, быстро и дешево доставлять туда с моря разные товары, машинное оборудование и предметы первой необходимости позволила бы северным советским окраинам скорее вступить на путь индустриализации. Тогда создадутся все условия для быстрого промышленного развития отдаленнейших областей Союза. Тогда будут проложены дороги, построены большие города, будет приступлено к рациональному использованию природных, и в том числе (в более южной полосе) лесных богатств.

Помогая скорейшему развитию и росту своих северных окраин, СССР будет вместе с тем укреплять еще больше свою мощь, увеличивать свои богатства, опираясь на естественные ресурсы Сибири, Якутии, Чукотки. Малые народности, населяющие приполярные области, войдут в семью народов СССР на равных со всеми правах, приобщаясь к культурной жизни страны, являясь полноправными строителями нового социалистического общества.

Вот в кратких словах смысл и значение тех задач, которые связаны с решением проблемы освоения Северного морского пути. Эти задачи, конечно, возникли перед страной еще до 1932 года, но за решение их трудно было браться до накопления необходимых сил и опыта. Когда же техническая мощь Союза выросла, а в активе советского полярного исследования накопился ряд крупных достижений, партия и правительство сочли своевременным и вполне осуществимым такое задание советским полярникам, задание серьезнейшее и ответственнейшее: пройти Северным морским путем с запада на восток за одну навигацию.

28 июля 1932 года из Архангельска вышел в плавание „Александр Сибиряков", называвшийся раньше „Бельадвэнчур", т.-е. „Благое Предприятие", через триста семьдесят девять лет после прихода в устье Северной Двины корабля Виллоуби „Эдуард Благое Предприятие".

Новейшая техника вооружила советскую экспедицию всеми современными достижениями; наши моряки и ученые отправились

в свою далекую экспедицию, веря в свою страну и ее мощь, веря в самих себя, свои знания и опыт.

„Сибиряков“ должен был пройти путем Норденшельда, Вилькицкого, Амундсена, но пройти им в одну летнюю навигацию. Человечеству уже в 1879 году стало известно, что Северный морской путь проходим. Участники экспедиции на „Сибирякове“ должны были доказать, что этот путь проходим постоянно, что на всем его протяжении нет таких препятствий, нет таких крепостей, которых не могли бы одолеть большевистская смелость и организованность.

Экспедицией руководил, как и в 1929—1930 гг., О. Ю. Шмидт, ее научной частью ведал В. Ю. Визе, а капитаном „Сибирякова“ был В. И. Воронин. Научные сотрудники, в числе десяти человек, должны были вести во время плавания корабля различные наблюдения по широкой программе. Кроме ученых, в состав экспедиции входили кинооператоры, художники, журналисты и литераторы.

3 августа „Сибиряков“ прибыл к острову Диксона, где предполагалось принять уголь с норвежского парохода „Вагланн“. Однако угольщик сильно запаздывал, и потому было решено использовать время ожидания для научно-исследовательского рейса к еще не изучавшемуся острову Свердрупа. Затем „Сибиряков“ вернулся на остров Диксон и, погрузив там уголь, направился к полярной станции на острове Домашнем, где экспедиция посетила зимовщиков. Дальнейший путь на восток лежал или проливом Красной Армии между северным и средним островами Северной Земли, или проливом Шокальского между средним и южным ее островами, или, наконец, проливом Вилькицкого между Северной Землей и мысом Челюскина. Первые два пути казались капитану Воронину рискованными из-за неисследованности обоих проливов, третий был уже известен. Состояние льдов было очень благоприятным, и руководству экспедиции хотелось использовать это обстоятельство, а тут была и еще одна возможность: пойти в обход Северной Земли с севера. Этот вариант и был выбран, „Сибиряков“ обогнул Северную Землю с севера, пройдя вдоль ее западных берегов. Однако на 82°23′ с. ш. и 97°54′ в. д. была встречена южная кромка полярных сплоченных льдов, что заставило судно повернуть сперва на восток, а затем на юго-восток. Встретившись здесь снова со льдами, ледокол решил форсировать их и 18 августа вышел на чистую воду у входа в фьорд Матусевича.

Пройдя немного по полосе чистой воды вдоль восточных берегов Северной Земли, „Сибиряков“ снова вошел во льды и, борясь с ними, стал медленно продвигаться на юг. В этой части пути судном была потеряна лопасть винта. Взрывая аммоналом ледяные перемычки между разводьями, „Сибиряков“ утром 22 августа опять вышел на чистую воду вблизи острова Малого Таймыра у восточного входа в пролив Вилькицкого. Северная Земля была впервые обойдена с севера — всего лишь через три недели после выхода из Архангельска.

Дальше на восток простирались сплошные ледяные поля. Пришлось изменить первоначальный план плавания в обход северных берегов Новосибирских островов и направиться на

юго-восток. В ночь с 26 на 27 августа „Сибиряков" вошел в бухту Тикси в устье Лены, где погрузился местным углем, доставленным туда на барже. В бухте Тикси стояло несколько речных пароходов, дожидавшихся прихода ледореза „Литке", который должен был отвести их в устье Колымы. Но тяжелые льды у северных берегов Чукотского полуострова задержали „Литке", а время было уже довольно позднее. Поэтому Шмидт решил оказать помощь пароходам и, взяв на буксир, довести их до мыса Медвежьего, находящегося вблизи устья Колымы.

И состояние льдов и погода благоприятствовали экспедиции,— переход от устья Лены до острова Большого Ляховского в группе Новосибирских островов, где была полярная станция, был совершен при почти полном безветрии и отсутствии льдов. Первые редкие льды были встречены только у Медвежьих островов. Но вскоре положение изменилось. В районе Чаунской губы „Сибиряков" встретил тяжелые льды, забившие все пространство вдоль чукотских берегов до Берингова пролива. Отдельные льдины сидели в воде на 10—12 метров, а средняя толщина ледяного покрова достигала 4—5 метров. Следуя на юго-восток вдоль берега, „Сибиряков" 8 сентября достиг мыса Северного (ныне мыс Шмидта), а через два дня подошел к острову Колючину, где повредил себе лопасти винта. При осмотре оказалось, что одна из них утрачена, а от остальных трех уцелели только отдельные куски. Надо было немедленно ставить запасные лопасти, пользуясь благоприятной погодой.

И вот началась тяжелая работа, в которой принял участие весь без исключения экипаж „Сибирякова". Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, капитан В. И. Воронин и В. Ю. Визе видели ясно всю грозную опасность, если бы лишившееся управления судно, став игрушкою волн и течений, попало в северо-западное течение, увлекшее с собой когда-то „Жаннетту". Но, к счастью, погода была тихая, а на „Сибирякове" было семь десятков решительных людей, спаянных единой волей и единым стремлением к победе над стихией. Хорошо пройти беспрепятственно Северным морским путем за одну навигацию, но еще лучше овладеть этим путем с бою — показать миру, что могут дать большевистские настойчивость, упорство, организованность и энтузиазм!

Надо было загрузить нос ледокола, чтобы корма его поднялась как можно выше, и винт показался из воды. Все участники экспедиции превратились в грузчиков, и к концу вторых суток аврала из кормовой части „Сибирякова" в его носовые трюмы было перегружено около 400 тонн угля и весь запас продовольствия. 16 сентября винтовые лопасти были сменены, и ледокол снова двинулся к Берингову проливу, потеряв из-за аварии шесть суток. До конца борьбы было еще далеко: у мыса Джинретлен экспедиция опять оказалась в сильно сплоченных льдах. На следующий день произошла новая авария: в машине сломался упорный подшипник и была потеряна одна из только что поставленных лопастей винта. 18 сентября, около острова Идлидля, „Сибиряков" потерпел снова аварию, на этот раз очень серьезную: обломался и пошел ко дну конец гребного

вала с насаженным на него винтом. Дальнейшее самостоятельное продвижение парохода к Берингову проливу было невозможным.

„Сибиряков" превратился в груду железа и стали, потеряв способность управляться, потеряв „самого себя". Ждать помощи было неоткуда. Правда, неподалеку находилось еще три советских судна, но одно из них — „Совет" — было само повреждено и с трудом пробивалось во Владивосток после неудачной попытки пройти до острова Врангеля и оказать помощь колонистам и зимовщикам, не сменявшимся с 1929 года. Второе — „Литке"— было где-то около устья Колымы („Сибиряков" встретился с ним за две недели перед тем у мыса Медвежьего) и не успело бы из-за быстро приближавшейся зимы подоспеть на помощь. Третье судно—маленький тральщик „Уссуриец"—промышляло в северной части Берингова моря да и кроме того не могло бороться с такими тяжелыми льдами, в какие попал „Сибиряков". „Уссуриец" мог лишь дожидаться „Сибирякова" у кромки льдов и оказать ему помощь на чистой воде, уже в Беринговом проливе.

Экспедиция оказалась в дрейфующих тяжелых льдах, увлекавших с собою пароход. Дрейф, начавшийся у берегов Чукотки, мог окончиться через несколько лет где-нибудь у северных берегов Шпицбергена или же у западного побережья Гренландии, при том условии, конечно, что судно уцелеет и не будет раздавлено льдами еще до окончания этого дрейфа. Итак, предстояли пассивная борьба со льдами, безвольное плавание вблизи берегов, долгий полярный дрейф, причудливыми петлями и зигзагами ложащийся на карту ученого, в эту минуту равнодушного к ближайшей судьбе экспедиции и интересующегося только разгадкой тайны нового полярного течения... Но партия и правительство дали задание—открыть Северный морской путь и пройти его в одну навигацию! И коллектив „Сибирякова" решил не уступать, не складывать рук, тем более в нескольких шагах от цели. Началась ожесточенная борьба.

Описывая многочисленные зигзаги, под действием течения и ветров, „Сибиряков" очутился 27 сентября к востоку от мыса Сердце-Камень, где лед был более разреженным. По приказу капитана были поставлены самодельные паруса из судовых брезентов, служивших для прикрытия трюмных люков, и, пользуясь то попутным ветром, то благоприятным течением, „Сибиряков" стал медленно передвигаться в восточном направлении. Иногда для ускорения движения приходилось забрасывать ледовые якоря и подтягиваться потом лебедкой. Иногда взрывали аммоналом чересчур неподатливый лед. В течение тринадцати суток участники экспедиции боролись со льдами, течением и ветрами.

30 сентября „Сибиряков" под 66° 25′ с. ш., уже немного южнее полярного круга, и 169° 46′ западной долготы,—она еще так недавно была восточной,—начал встречать льдины с окатанными морской водой краями. Близка была ледяная кромка. Еще несколько часов, и 1 октября в 14 часов 45 минут судно вышло на чистую воду под всеми парусами в Тихий океан. Великий Северный путь был пройден — пройден в одну навигацию и в самый короткий срок — с 28 июля по 1 октября.

Не случись аварии, не потеряй „Сибиряков“ винта, и экспедиция, наверное, вышла бы в Тихий океан на три недели раньше, потратив на плавание от Архангельска до Берингова пролива всего 40—45 дней, из которых ходовых было и того меньше.

Но если авария и отдалила ненадолго миг блистательной победы, зато она дала возможность всем участникам экспедиции доказать миру, что „нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность“. (Из текста приветственной телеграммы товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова О. Ю. Шмидту, полученной на „Сибирякове“ в Петропавловске на Камчатке).

Через несколько минут тральщик „Уссуриец“, под командой капитана Кострубова, подошел к „Сибирякову“ и взял его на буксир. Зайдя попути в бухту Провидения и в бухту Глубокую, „Уссуриец“ и „Сибиряков“ прибыли в Петропавловск-на-Камчатке, а затем ледокол был доставлен для ремонта в японский порт Йокогаму, куда в 1879 году—за пятьдесят три года до „Сибирякова“—заходила и „Вега“ Норденшельда при своем триумфальном возвращении домой. „Сибиряков“ был первым в истории мореплавания судном, прошедшим весь Северный морской путь за один навигационный сезон!

Плавание „Сибирякова“ показало, что этим путем может пройти при благоприятных условиях даже и не ледокол. Но работа только начиналась,—для обеспечения регулярного и безопасного плавания в советских арктических водах надо было еще многое сделать. Северный путь был проложен. Со времени плавания „Сибирякова“ он был открыт,—он должен был стать широкой большой дорогой, по которой спокойно и уверенно пойдут и на запад и на восток советские корабли.

Участники экспедиции на „Сибирякове“ были награждены правительством орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды; орденом Трудового Красного Знамени был награжден и сам ледокол. Руководители экспедиции были удостоены ордена Ленина. По окончании ремонта, 1 января 1933 года „Сибиряков“ покинул Японию и 7 марта того же года южным путем прибыл в Мурманск, обогнув Азию и Европу со всех сторон. На все плавание „Сибирякову“ понадобилось только 223 дня. „Вега“ на почти такой же путь (от Гетеборга на юго-западном берегу Швеции до Стокгольма) потратила 672 дня.

Победа „Сибирякова“ была закреплена постановлением Совнаркома Союза ССР от 17 декабря того же 1932 года, создавшим Главное Управление Северного морского пути и возложившим на это Управление задачу—„проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути“. Эта грандиозная задача поставлена в тесную связь с дальнейшей работой по изучению природных богатств советской Арктики и использованию их для нужд социалистического строительства во всей нашей стране. На Управление возложены изыскания и эксплоатация всех естественных производительных сил в советской Арктике.

ГЕРОИЧЕСКАЯ ЭПОПЕЯ „ЧЕЛЮСКИНА"

В том же году, когда „Сибиряков" совершал свое историческое плавание Северным морским путем, в советском секторе Арктики работало еще несколько больших экспедиций. Через три дня после „Сибирякова" из Архангельска вышел на север ледокольный пароход „Русанов" с участниками экспедиции, руководимой Р. Л. Самойловичем. Прибыв к острову Диксона, „Русанов", подобно своему собрату, предпринял в ожидании прихода угольщика плавание к острову Свердрупа, еще никем не посещенному, и поднял на нем советский флаг. Погрузив уголь, ледокол направился к берегам Северной Земли, открыв по пути туда группу неизвестных островов, названных позднее островами „Известий ЦИК", а еще через 40—60 миль— небольшой остров, получивший впоследствии название острова Сидорова. 14 августа экспедиция достигла острова Домашнего, где и была произведена смена зимовщиков. Затем „Русанов" прошел к мысу Челюскина, где простоял около двух недель, пока там строились дома для радиостанции, для зимовщиков и служебные помещения. Окончив здесь работу и оставив на станции партию зимовщиков под начальством д-ра Георгиевского, экспедиция направилась к острову Уединения, но с пути вынуждена была вернуться к станции на острове Домашнем, так как от нее перестали поступать радиосообщения: Р. Л. Самойлович опасался какого-нибудь несчастья, происшедшего там. Выяснив, что ничего серьезного не случилось, „Русанов" пошел от острова Домашнего к берегам Новой Земли и достиг 15 сентября Русской гавани. В Русской гавани были достроены станционные помещения и оставлен запас продовольствия. Затем „Русанов" покинул берега Новой Земли и направился в Архангельск, куда и прибыл 24 сентября, проведя за 55 дней своего плавания большую научную работу. Для Р. Л. Самойловича это была его двадцать первая полярная экспедиция.

Экспедиция на „Малыгине", проведенная под руководством Н. В. Пинегина, имела задание построить на острове Рудольфа в архипелаге Земли Франца-Иосифа новую полярную станцию— самую северную в мире—и выполнить ряд работ по программе Второго Международного полярного года. По окончании строительных работ на острове Рудольфа, „Малыгин", воспользовавшись благоприятным состоянием льдов, прошел в северную часть моря Виктории, достигнув рекордной в советском секторе Арктики северной широты — 82° 28′ и дважды обогнув с севера остров Рудольфа.

Все указанные выше экспедиции, как „Сибирякова", так и другие, проведенные в 1932 году на Новой Земле, на реке Печоре, в Чукотско-Анадырской области (летная экспедиция геолога С. В. Обручева и состоявшая из шести отрядов Анадырско-Чукотская экспедиция) и в иных районах советской Арктики были организованы Арктическим институтом, вошедшим, в силу правительственного постановления от 17 декабря 1932 года, в систему Главного Управления Северного морского пути. Плавание „Сибирякова" указало, где должен быть центр тяжести в дальнейших работах института. С этого времени

„основным стержнем“ всей будущей деятельности института стала новая ответственная задача: „исследование проблем, связанных с освоением Северного морского пути.

В первый же год деятельности Главного Управления Северного морского пути было признано необходимым повторить сквозное плавание этим путем, в целях проверки, насколько он является практически доступным для регулярной эксплоатации.

Хотя поход „Сибирякова“ и показал, что Северный морской путь имеет огромное практическое значение, но опыт одного сквозного плавания не мог считаться достаточным для решения столь большой и сложной проблемы. К тому же плавание „Сибирякова“, как писал проф. В. Ю. Визе, протекало „в очень благоприятной ледовой обстановке, наблюдающейся далеко не всегда“. Экспедиция благополучно вышла в Берингов пролив, писал В. Ю. Визе, „не только благодаря железному упорству сибиряковцев, но и вследствие благоприятных ветров и течений“. Кроме главного задания, на новую экспедицию возлагались дополнительные задачи: смена зимовщиков на острове Врангеля, изучение неисследованных областей разных арктических морей, ознакомление с условиями плавания на севере грузовых пароходов и т. п.

Для новой экспедиции был избран только что построенный в Дании пароход „Лена“, переименованный потом в „Челюскин“. Это был товаро-пассажирский пароход, неледокольного типа, водоизмещением в 3600 тонн и с машиной в 2450 л. с. При постройке судна были приняты во внимание будущие условия его плавания, но это выразилось лишь в введении в конструкцию корабля кое-каких специальных креплений. Вообще „Челюскин“ был слабее ледокольных пароходов типа „Седов“ или „Сибиряков“ и по плану должен был итти в плавание Северным морским путем в сопровождении ледокола „Красин“. Но зато „Челюскин“ обладал большой грузоподъемностью, мог взять сразу все грузы, предназначавшиеся для станции на острове Врангеля, и, кроме того, такой запас топлива, который позволял экспедиции пройти весь путь без догрузки.

Осмотр судна по прибытии его в Ленинград показал, что крепость корпуса „Челюскина“ едва ли будет достаточна для борьбы с тяжелыми полярными льдами. Но, как уже упоминалось, экспедиции должен был помогать „Красин“. Во главе ее стоял О. Ю. Шмидт при капитане В. И. Воронине. Судовая команда состояла из 52 человек, научных сотрудников было 29, будущих зимовщиков на отрове Врангеля и их семей и строительных рабочих—тоже 29.

16 июля 1933 года „Челюскин“ вышел из Ленинграда и, зайдя попути в Копенгаген, 2 августа прибыл в Мурманск, где надо было догрузить уголь и принять добавочное экспедиционное имущество. 10 августа „Челюскин“ покинул Мурманск и, пройдя Маточкиным шаром в Карское море, вскоре встретился там с довольно легко проходимыми льдами. Здесь выяснилось, что „Челюскин“ не обладает всеми нужными мореходными качествами для плавания во льдах и, в частности, из-за слишком большой осадки не может пробиваться сквозь сплоченные льды. Уже 15 августа в носовой части корпуса была обнару-

жена небольшая течь, в четырех местах найдены вмятины и 12 шпангоутов оказались поврежденными. Кроме того выяснилось, что „Челюскин“ недостаточно быстро слушается руля, а это при плавании во льдах — существенный недостаток.

Было решено частично разгрузить судно и передать некоторое количество угля на „Красин“, обслуживавший в то время суда Первой Ленской экспедиции. „Красин“ был вызван по радио к „Челюскину“ и принял с него уголь, а затем пошел вперед прокладывать „Челюскину“ дорогу сквозь льды. К сожалению,



Пароход „Челюскин“

корпус „Челюскина“ был шире корпуса „Красина“, и потому „Челюскин“, с трудом следуя за ледоколом, при ударе скулой об лед опять получил вмятину.

Через восемь часов совместного плавания О. Ю. Шмидт отпустил „Красина“, который должен был вернуться к проводимым им судам. По примеру „Сибирякова“, „Челюскин“, после перегрузки угля лучше справлявшийся со льдами, предпринял попытку обогнуть Северную Землю с севера, пройдя вдоль ее берегов. Однако из-за тяжелых льдов попытка эта не удалась: весь западный берег Северной Земли оказался совершенно недоступным. Не мог подойти к ней и „Седов“, о чем мы уже упоминали. Во время поисков наиболее удобного пути, на самолете „Ш-2“ летчиком Бабушкиным не раз предпринималась воздушная разведка.

24 августа, когда „Челюскин“ находился в северо-восточной части Карского моря, был замечен неизвестный остров, оказавшийся островом Уединения, открытым в 1878 году норвежским моряком Иохансеном, но нанесенный на карту на 50 миль восточнее своего действительного положения. Здесь был произ-

веден полет над островом, и О. Ю. Шмидт зарисовал его с воздуха. Через три дня было выяснено, что на востоке и северовостоке льды образуют непроходимую преграду. Начальник экспедиции отдал приказ итти на юг, чтобы пройти в море Лаптевых мимо мыса Челюскина проливом Вилькицкого. 31 августа на судне произошло редчайшее в летописях полярных исследований событие: жена геодезиста Васильева родила дочь, которую назвали Кариной. „Челюскин" находился в этот момент на 75° 46′ 1,5 с. ш. и 91° 06′ в. д. 1 сентября „Челюскин" прибыл к мысу, имя которого носило судно экспедиции. Здесь собралась целая флотилия советских судов: несколькими часами раньше туда пришел „Красин", там же были „Сибиряков", „Седов" и „Русанов". В общем за один 1933 год мимо мыса Челюскина прошло больше судов, чем за всю историю человечества!

Почти половина пути экспедиции была пройдена и оказалась трудной. Зато вторая половина началась при благоприятных условиях: „Челюскин" шел на восток почти по чистой воде. Правда, потом появились льды, но к востоку от 122-го меридиана они опять исчезли. Даже в Восточносибирском море до меридиана устья реки Колымы экспедиция не встречала особых затруднений. Но тут положение резко изменилось к худшему. Состояние льдов в Чукотском море было весьма неблагоприятным, и в 1932 году „Сибиряков" встретился именно в этой области с наибольшими трудностями и дважды терпел здесь аварию. У берегов Чукотского полуострова в это же время застряли во льдах три парохода Колымской экспедиции. Пролив Лонга, отделяющий остров Врангеля от азиатского материка, был в течение нескольких лет забит тяжелыми льдами, мешавшими произвести смену зимовщиков, живших на острове с 1929 года.

В середине сентября „Челюскин" подошел к мысу Якан, где находилась летная экспедиция Красинского с пилотом Ф. К. Кукановым на самолете „НТ-4". Воспользовавшись этим, О. Ю. Шмидт совершил полет на остров Врангеля, чтобы ознакомиться на месте с положением зимовщиков. Одновременно М. С. Бабушкин произвел ледовую разведку на экспедиционном самолете, взяв с собою капитана Воронина. Море было повсюду покрыто непроходимыми льдами.

Положение экспедиции стало очень серьезным: зажатый тяжелыми льдами, „Челюскин" медленно дрейфовал на юго-восток по направлению к острову Колючину, ведя беспрерывную борьбу с опасным и могучим противником. 23 сентября в нескольких милях к востоку от Колючина дрейф прекратился, и „Челюскин" застрял в непроходимых льдах той самой области, где за год перед тем потерпел аварию „Сибиряков". Тяжелые льды держались у чукотского побережья, повидимому, с 1932 года, создавая непреодолимую преграду для экспедиции.

Ледяное поле, в котором оказался „Челюскин", стояло неподвижно у острова Колючина, тогда как всего лишь в двух километрах от корабля льды сплошной полосой дрейфовали к Берингову проливу. Решено было сделать попытку прорвать ледяную перемычку взрывами и вывести судно из неподвижных льдов. Шесть суток шла лихорадочная работа, в которой принимал участие весь состав экспедиции. Но все усилия и стара-

ния оставались тщетными. Затем был предложен новый проект: околоть льды вокруг парохода и повернуть „Челюскина“ носом к полосе дрейфующих льдов, чтобы при первой же возможности проложить туда путь. Все с жаром взялись за дело,— тысячи тонн льда крошились ломами, пешнями, кирками и отвозились в сторону. Но ждать от этого сколько-нибудь заметных результатов было нельзя: „вывезти своими силами 150 тысяч тонн льда мы, конечно, не могли“,—замечает капитан Воронин.— Так говорит здравый смысл. Но ведь нельзя же и рук опускать“. Кроме того, на место околотого и вывезенного льда немедленно появлялись снизу новые льдины.

Ледовая обстановка быстро менялась,— еще недавно впереди „Челюскина“ за Колючинской губой стояли во льдах два парохода —„Свердловск“ и „Лейтенант Шмидт“. Но прошло всего несколько дней, и эти пароходы уже очутились позади, а затем еще через несколько дней снова опередили „Челюскина“, оказались на чистой воде, обогнули „Челюскина“ с севера и благополучно вышли в Берингов пролив. Пароходы же Колымской экспедиции, зазимовавшие в 1933 году между мысом Якáном и мысом Северным (Шмидта), в навигацию 1934 года так и не вышли изо льдов и остались там на вторую зимовку.

1 октября с берега на „Челюскин“ пришли чукчи. Воспользовавшись этим, начальник экспедиции списал с корабля и отправил с чукчами на берег восемь человек больных и слабых, которые благополучно достигли Уэлена и перешли там на „Литке“.

Вскоре невольная задержка „Челюскина“ у острова Колючина окончилась,— льды пришли в движение, судно неожиданно оказалось на чистой воде. До мыса Сердце-Камень экспедиция добралась почти без затруднений, но затем „Челюскин“ был опять стиснут льдами и лег в дрейф. С 8 по 28 октября судно носило со льдами в разных направлениях, одно время оно уже совсем подходило к мысу Дежнева, но затем его снова отнесло на запад за мыс Сердце-Камень.

Наконец, после нескольких причудливых петель, дрейф принял стойкое юго-восточное направление, и „Челюскин“ вошел в Берингов пролив. Все-таки Северный морской путь был пройден на всем его протяжении за одну навигацию, хотя последние недели „Челюскин“ и не мог передвигаться самостоятельно. 5 ноября экспедиция была посредине пролива, вблизи острова Диомида. Казалось, еще несколько часов, только несколько часов, и „Челюскин“ будет на чистой воде, до которой оставалось всего около 20 километров! Но случилось иное.

Воздушная разведка, произведенная Красинским и летчиком Чернявским (погиб в 1936 году), показала, что в южной части Берингова пролива льды очень сплочены. Возникла было мысль обратиться за помощью к „Литке“, который в это время находился в бухте Провидения, на юге Чукотки. Но внезапно сильное течение подхватило льды вместе с затертым судном и, несмотря на северный ветер, быстро вынесло его из Берингова пролива на север. Дрейф, сначала довольно медленный, все ускорялся, и два дня спустя „Челюскин“ снова был в Чукотском море, в 70 милях от Берингова пролива. С этого времени судно уже больше не выходило на чистую воду.

10 ноября возникло опасение, что „Челюскин" попал в мощное северо-западное полярное течение, увлекшее когда-то экспедицию де-Лонга на „Жаннетте". Это грозило кораблю в лучшем случае многолетним дрейфом через весь полярный бассейн с востока на запад. О. Ю. Шмидт решил вызвать на помощь „Литке": зимовка „Челюскина" в полярных льдах неизбежно окончилась бы его гибелью и притом гибелью в очень отдаленной от берегов области.

К сожалению, „Литке" был сильно потрепан за минувшую тяжелую кампанию по проводке судов Колымской экспедиции, и повреждения у него были так значительны, что он уже не обладал своей прежней мощностью. Хотя 15 ноября между обоими судами оставалась полоса льдов всего лишь в 26 миль, но „Литке" так и не удалось пробиться сквозь нее. Положение все ухудшалось. 15 ноября на „Челюскине" от напора льдов на перо руля испортилось рулевое управление. А „Литке" не мог пробиваться даже сквозь молодые льды! Всякие надежды на его помощь приходилось оставить. От мысли перебросить часть людей с „Челюскина" на „Литке" самолетом тоже пришлось отказаться, ибо 17 ноября Бабушкин потерпел аварию и сильно повредил аппарат. Мощный же самолет Куканова тоже потерпел аварию на мысе Шмидта (Северном).

Видя всю безнадежность усилий „Литке" пробиться к „Челюскину", О. Ю. Шмидт разрешил ледорезу вернуться. „Челюскин" остался в Чукотском море один.

Уже через несколько дней судно испытало первое сжатие льдов. Обреченность „Челюскина" становилась вполне очевидной для командования. Пора было принимать меры предосторожности на случай гибели корабля. По приказанию начальника экспедиции на лед около „Челюскина" были выгружены аварийные запасы продовольствия и снаряжения. Когда наступление льдов приостановилось, все имущество погрузили обратно, но с этих пор стали держать его наготове. 3 декабря судовая машина работала в последний раз. Началась полярная зимовка.

2 января 1934 года „Челюскин" достиг 69° 14′ с. ш. и 174° 32′ з. д.; это была самая северная точка, до которой поднималась экспедиция в Чукотском море. К счастью, судно попало в замкнутую кривую, и его носило со льдами из стороны в сторону вблизи берегов, вне границ большого полярного дрейфа. Небольшие сжатия время от времени продолжались. Для судна, целиком построенного из металла, они были очень опасны. Деревянные полярные суда специальной постройки, вроде нансеновского „Фрама" или амундсеновской „Мод", прекрасно выдерживали натиск полярных льдов, так как дерево обладает значительной упругостью. Но металлические листы обшивки под напором льдов расходятся по швам, заклепки вылетают, и судно дает сильную течь. Возможны и случаи прямого разрыва металлических листов корабельного корпуса.

Положение экспедиции попрежнему оставалось угрожающим. Правда, прямой опасности вовлечения в полярный дрейф как будто бы уже не возникало. Но сильное сжатие льдов могло повлечь за собой мгновенную катастрофу. Поэтому командованием был выработан план быстрой эвакуации судна и высадки

людей на лед. Это был чрезвычайно разумный и правильный шаг,— в условиях полярного плавания приходится быть готовым ко всякой неожиданности. Конечно, „Челюскина" могло прижать и к полосе берегового льда, он мог попасть в береговой припай и отстояться здесь более или менее благополучно до лета; все же следовало готовиться к худшему.

И, к сожалению, такой момент наступил. Льды около судна пришли в движение, вздымаясь огромными торосистыми валами. Для наблюдения над колебаниями ледяной поверхности на льду в палатке были установлены особые приборы, показания которых отсчитывались наблюдателями. Поздно вечером 12 февраля послышались глухие звуки, стали ощущаться сильные толчки. Перед носом и за кормой „Челюскина" по льду змеей побежали трещины. На другой день, 13 февраля, вскоре после полудня, началось сильнейшее сжатие, которого уже не выдержал „Челюскин". Вот как описывает его гибель участник экспедиции, картограф и геодезист Я. Я. Гаккель, все время изучавший ледовый дрейф „Челюскина" и зарисовавший подвижку и сжатие льдов перед катастрофой:

„13 февраля ветер продолжал крепчать, но дрейф стал затухать. В 13 часов „Челюскин" вдруг весь содрогнулся от сильного удара. С заиндевевших снастей судна на палубу посыпались хлопья инея. Дрейф хотя и ослабел, но еще продолжался. Напиравшие с севера массы тяжелого льда по инерции продолжали двигаться с большой скоростью, и в слабом месте, в полумиле к северу от судна, где несколько дней тому назад было торошение молодого льда в полыньях, началось колоссальное по своим размерам сжатие. Гряда гигантских торосов все росла и росла, одновременно приближаясь к судну...

„От напора льда на подводную часть судна обшивка левого борта сначала пучилась, но очень скоро не выдержала растяжения, и борт разорвало более чем на 30 метров в надводной части... В результате пробоин оказались вскрытыми: второй трюм, бункер, котельное и машинное отделения. Напором льдов не только разорвало борт, но и сдвинуло с фундамента левый рабочий паровой котел... Вода и обломки льда стали быстро наполнять все поврежденные помещения корабля.

„В половине третьего, когда исковерканный „Челюскин" уже постепенно погружался в воду, наступило новое сжатие, расширившее имевшиеся уже пробоины и разорвавшее левый борт первого трюма.

„Сделав свое жуткое дело, льды остановились. Величина пробоины достигла около 45 метров. После этого погружение „Челюскина" пошло быстрее. Сжатие хотя и прекратилось, но льды держали судно, как в тисках. По мере наполнения корабля водой он терял пловучесть и, преодолевая своей тяжестью сопротивление сжимавшего борта льда, рывками погружался в воду. Единственный оставшийся неповрежденным третий трюм поддерживал корму, и потому „Челюскин" погружался носом... Вот уже фальшборт у первого трюма сравнялся с поверхностью льда. Сейчас вода хлынет на палубу прямо через борт. В этот момент группа людей спихнула на лед самолет-амфибию „Ш-2".

„Скоро все кончилось. На месте, где только что стоял родной всем нам „Челюскин", — лишь жалкая груда обломков и бездомные люди; все остальное на дне..."

„Челюскин" затонул в Чукотском море на 68° 18′ с. ш. и 172° 50,9′ з. д. В течение двух часов, пока корабль погибал, на лед было выгружено не только все намеченное по плану, но и много продовольствия, горючего и снаряжения сверх плана. В самом начале катастрофы женщины и дети были переведены в палатку с научными приборами, стоявшую на льду. В этой палатке и провели ночь участницы экспедиции.

Выгрузка производилась с исключительной дисциплинированностью и в полном порядке. Сказались результаты слаженности и организованности, приобретенных во время долгого плавания и многих авральных работ. Когда стало заливать палубу, был отдан приказ: „Все на лед!" Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, капитан В. И. Воронин и заведующий хозяйством Б. Могилевич оставались на палубе погибавшего „Челюскина" до последней минуты. Начальник экспедиции спрыгнул на лед буквально за несколько секунд до того, как смертельно раненный корабль скрылся под водой. К несчастью, Борис Могилевич не успел последовать примеру товарищей: при резком погружении носовой части „Челюскина" он был сбит с ног покатившимися бочками и уже не имел возможности подняться... Еще секунда, и корма корабля начала скрываться под водой. Видя, что Могилевича уже нельзя спасти, спрыгнул на лед и Воронин. „На месте „Челюскина" оказались бурлящая и кипящая каша из льда, воды, досок, бревен, бочек да высокий столб угольной пыли и водяных брызг". Доблестный Могилевич геройски погиб вместе с „Челюскиным".

Это была единственная жертва катастрофы. На льду осталось сто четыре человека, в том числе десять женщин и двое маленьких детей. 14 февраля была налажена радиостанция и в Москву отправлено подробное сообщение о гибели „Челюскина". Несчастье не сломило большевистского мужества советских полярников. Начальник экспедиции от имени своего и от всех товарищей заверил партию и правительство, что на ход работы по освоению Арктики не повлияет гибель „Челюскина",— „никакие трудности не сломят и не остановят нашей работы по окончательному освоению Северного морского пути, выдвинутому по инициативе товарища Сталина как большая, срочная задача",— так сообщал в своей телеграмме О. Ю. Шмидт.

И вот началась лагерная жизнь челюскинцев на льдине, полная лишений и опасностей. Вся страна с замиранием сердца следила за борьбой отважных советских полярников с ледяной стихией. Лучшие люди СССР отдавали все свои силы, знания и опыт, чтобы как можно скорее помочь челюскинцам, сделать все возможное для спасения участников героической экспедиции. И челюскинцы знали, что помощь придет, что помощь близка.

Уже на другой день после катастрофы в Москве была образована Правительственная комиссия по оказанию помощи участникам экспедиции и команде погибшего „Челюскина". Получив

известие о гибели судна, руководители советского государства телеграфировали О. Ю. Шмидту и его товарищам:

„Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы. Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Каганович“.

Правительственная комиссия под председательством В. В. Куйбышева, немедленно приступив к деятельности, приняла ряд



Ледяной лагерь Шмидта

энергичнейших шагов. В кратчайший срок для спасения челюскинцев были мобилизованы все виды транспорта — от собачьих упряжек до дирижаблей. В Ленинграде рабочие-судостроители спешно приступили к ремонту ледокола „Красин“, который уже 29 марта смог выйти в плавание к берегам Чукотского полуострова кратчайшим южным путем — через Панамский канал и Тихий океан. Два воздушных корабля были отправлены по железной дороге во Владивосток. Но наибольшие надежды возлагались на действия самолетов. Еще в ноябре 1933 года в бухту Провидения прибыли летчики Ляпидевский и Конкин с заданием вывезти на самолете пассажиров с зазимовавших у мыса Якан пароходов Колымской экспедиции. Ляпидевский тогда же должен был установить связь и с „Челюскиным“, но уже надвигавшаяся полярная ночь, сильные морозы и пурга помешали ему приступить к эвакуации части экспедиционного

состава. Теперь Ляпидевский был первым прибывшим на помощь челюскинцам. Дождавшись более благоприятных условий погоды, он вылетел 5 марта из Уэлена, снизился на ледяную площадку, подготовленную челюскинцами вблизи лагеря Шмидта, и вывез оттуда всех женщин и детей.

Базой лётных спасательных экспедиций был избран мыс Ванкарем на чукотском побережье, куда были немедленно направлены самолеты из Петропавловска-на-Камчатке, Владивостока, Хабаровска и Аляски. План посылки к лагерю Шмидта с берега собачьих упряжек с санями, как и мысль об отправке всех или наиболее здоровой и сильной части челюскинцев походным порядком на берег по морским льдам были признаны совершенно неприемлемыми. От места гибели „Челюскина“ было 150 миль до мыса Северного и 140 миль до мыса Уэлен. Санные партии с берега должны были бы взять с собой большое количество продовольствия и для собак и для участников партии, а главное поддерживать все время связь с лагерем Шмидта, который не находился на одном месте, а постоянно дрейфовал по морю в различных направлениях. Конечно, осуществление такой связи было делом совершенно недостижимым в тех условиях, в которых могла вести работу чрезвычайная тройка, созданная в Ванкареме и обслуживавшая район мыс Северный (Шмидта) — Уэлен. Поэтому на собачий транспорт была возложена только завозка горючего и продовольствия на промежуточные береговые базы.

Пеший же поход челюскинцев до берега без собак мог окончиться новой полярной трагедией. Помимо того, что этот поход должен был занять не менее месяца, рассчитывать на достижение берега всем коллективом челюскинцев было абсолютно невозможно. „Из 104 человек дошли бы, вероятно, не более сорока. Этот план, план выживания сильнейших и спасения их ценою гибели остальных, был для нас категорически неприемлем!“ — писал позднее О. Ю. Шмидт.

Мощный ледокол, разумеется, оказал бы челюскинцам надежную помощь, но „Красин“ мог в лучшем случае подойти к лагерю Шмидта в начале мая. Поэтому самым реальным средством спасения являлась авиация. И на зов Советского правительства немедленно откликнулись лучшие и отважнейшие сыны СССР: Ляпидевский, Каманин, Леваневский, Молоков, Слепнев, Водопьянов, Доронин, Галышев, Пивенштейн.

На вышедших из Владивостока на север пароходах „Смоленск“ и „Совет“ были отправлены два самолета „У-2“ пилотов Болотова и Святогорова и пять самолетов „Р-5“ звена Каманина, к которому был прикомандирован и гражданский летчик Молоков. Из Хабаровска вылетели Водопьянов, Доронин и Галышев, которым предстояло пролететь около 6000 км в зимних условиях по неизвестному пути. Через Америку спешно летели к Уэлену Леваневский и Слепнев и с ними Г. А. Ушаков — в то время заместитель начальника Главного управления Северного морского пути. Из Петропавловска-на-Камчатке вышел „Сталинград“ с двумя самолетами „Ш-2“.

Самолеты стягивались к базе у Ванкарема, и бо̀льшая часть их прибыла туда почти одновременно. После своего замеча-

тельного полета 5 марта Ляпидевский потерпел аварию у острова Колючина и был лишен возможности принимать участие в дальнейших спасательных работах. Поэтому прошел целый месяц, прежде чем могли быть предприняты следующие полеты.

30 марта Леваневский вылетел вместе с Ушаковым из Нома на Аляске, но при вынужденной посадке у мыса Онман самолет его потерпел аварию и выбыл из строя. 7 апреля в лагерь Шмидта вылетело сразу три самолета — Каманина, Молокова и прилетевшего из Америки Слепнева. Вместе со Слепневым летел уполномоченный Правительственной комиссии Ушаков, желавший ознакомиться на месте с положением челюскинцев. В тот же день Каманин и Молоков вылетели обратно в Ванкарем, доставив туда пятерых челюскинцев. Через три дня Каманин вывез из лагеря еще троих. Тогда же Слепнев, исправив повреждение своего аппарата (у него при посадке лопнула стяжка шасси), вылетел в Ванкарем с шестью пассажирами. В. С. Молоков за 10 апреля сделал три полета в лагерь Шмидта и вывез оттуда 14 человек, в том числе Ушакова. На следующий день Молоков и Каманин сделали семь рейсов к месту гибели „Челюскина“ и привезли в Ванкарем еще 35 человек, в том числе заболевшего начальника экспедиции О. Ю. Шмидта, по прямому приказанию Правительственной комиссии сдавшего командование своему заместителю.

Еще до развертывания спасательных экспедиций в столь широких размерах, 2 апреля из лагеря вылетел на материк и маленький наскоро починенный „домашними средствами“ челюскинский самолет с летчиком М. С. Бабушкиным и бортмехаником Г. Валавиным. На льдине осталось всего 28 человек.

Но уже 12 апреля самолетами Каманина, Водопьянова и Доронина были вывезены в Ванкарем еще 22 человека. О. Ю. Шмидт был доставлен в Ном на Аляске, а оттуда на самолете отправлен в больницу в Фербенкс.

Последнюю ночь на льдине в лагере Шмидта проводили только шесть человек, в том числе капитан „Челюскина“ В. И. Воронин, старший радист Э. Т. Кренкель (ныне Герой Советского Союза), второй радист С. Иванов (радист самолета Водопьянова „СССР Н-170“) и механик А. Погосов — начальник лагерного аэродрома.

„Всю эту ночь я провел без сна,— рассказывает В. И. Воронин,— в палатке горел фонарь. Я зажег примус, вскипятил чаю, вымыл посуду и все аккуратно прибрал, оставив в палатке по морскому обычаю запас продовольствия и вещей, необходимых человеку, который бы вдруг оказался заброшенным на эти льдины. Мне хотелось, чтобы лагерь Шмидта, даже покинутый его обитателями, не был похож на хаотические лагери иностранных экспедиций, какие мне приходилось видеть“.

13 апреля, ровно через два месяца после гибели „Челюскина“, последние шестеро челюскинцев были сняты со льдины самолетами Молокова, Каманина, Водопьянова. Вместе с людьми были вывезены и восемь ездовых собак, доставленных в лагерь Ушаковым, и наиболее нужные в Ванкареме грузы. С доставкой на берег последних челюскинцев работа по спасению героической команды корабля была закончена. Из Ванкарема спасенных

переотправляли на самолетах же или „походным порядком" в Уэлен, затем в бухту Провидения для посадки на подошедшие туда пароходы.

14 апреля Правительственная комиссия рапортовала товарищам Сталину и Молотову: Советская авиация победила. Лагеря челюскинцев в Ледовитом океане более не существует. Операция по спасению челюскинцев закончена.

Замечательная выдержка и отвага советских летчиков, снявших со льдов Чукотского моря всех участников челюскинской экспедиции, привела в восхищение весь мир. А ведь опасности подстерегали самолеты не только во время перелета от Ванкарема до лагеря Шмидта и обратно! Прежде чем долететь до базы, герои-летчики должны были преодолеть необычайные трудности — полеты при сплошной облачности, в пургу, над безлюдными северными пустынями, над горными цепями, над морем, над скалистыми берегами. Легендарная семерка славных героев — Ляпидевский, Молоков, Каманин, Водопьянов, Леваневский, Слепнев, Доронин — показала, на что способны сыны нашей великой родины. И партия и правительство отметили их работу незабываемыми словами поздравления:

„Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины. Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Жданов".

Всем семерым летчикам было присвоено звание Героев Советского Союза.

Сплоченность, большевистская организованность, бесстрашие, спокойное мужество челюскинцев нашли себе оценку в таких словах приветственной телеграммы, отправленной в Ванкарем и Уэлен товарищами Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Куйбышевым и Ждановым после спасения всех челюскинцев:

„Приветствуем и горячо поздравляем доблестных челюскинцев, мужественно и организованно боровшихся с суровой полярной стихией и стойко перенесших двухмесячный ледяной плен".

Все участники экспедиции были награждены правительством орденами Красной Звезды, а их возвращение в Москву через Владивосток было настоящим триумфальным шествием. В Москве они были встречены руководителями партии и правительства, а чествование челюскинцев во главе с их начальником О. Ю. Шмидтом превратилось в радостный всенародный праздник, волнующий и блещущий огнями истинного энтузиазма.

„Челюскин" погиб в Чукотском море, не доведя до конца своего задания. Но он доходил до вод Берингова пролива и еще раз доказал, что Северный морской путь проходим для советских судов. Опыт челюскинской экспедиции с полной очевидностью подчеркнул всю необходимость работ мощного „дежурного" ледокола на крайнем восточном участке Северного морского пути. Из этого были сделаны тогда же необходимые выводы, и ледокол „Красин", пришедший в бухту Провидения

уже по окончании спасательной операции, оставлен во Владивостоке. Увеличение советского ледокольного флота и правильная расстановка „ледокольных сил" на полярном фронте стали ближайшими задачами Главного Управления Северного морского пути.

Научная работа как во время опасного дрейфа „Челюскина", так и в период пребывания челюскинцев на льдине не прерывалась. Исключительные по своей ценности наблюдения были произведены над дрейфом судна и лагеря Шмидта. Хотя изучение ледовых условий, состояния льдов и их дрейфа в Чукот-



На льду бухты Провидения

ском море в зимнее время и не входило в первоначальную программу работ экспедиции, но силою событий эти работы оказались на первом плане и были выполнены очень тщательно. Но важны не только одни научные результаты челюскинской экспедиции. Еще более важны ее „общественные итоги".

„На примере летчиков и челюскинцев наша родина увидела себя, увидела мощь своей техники, рост своих сил, огромные возможности, которыми обладают люди, воспитанные коммунистической партией. Челюскинская эпопея показала великий энтузиазм строителей социализма, их горячую любовь к нашей дорогой и прекрасной родине".[1]

---

[1] Из статьи О. Ю. Шмидта — „Экспедиция на „Челюскине" и Северный морской путь" в хрестоматии „Поход Челюскина". Изд. „Правда", М, 1934

ПОХОД „ЛИТКЕ“ В 1934 ГОДУ

Плавание „Челюскина“, как уже упоминалось, преследовало, главным образом, одну цель — проверку на практике возможности прохода северным морским путем обыкновенного грузового парохода, несколько более солидной конструкции. „Челюскин“ погиб в неравной борьбе с полярными льдами, но все же успел за одну навигацию пройти северный путь по всему его протяжению — от Мурманска до островов Диомида в Беринговом проливе. Однако даже и второй случай сквозного плавания этим путем не давал достаточного материала для окончательных и бесспорных выводов. Поэтому в план работ Главного Управления Северного морского пути на 1934 год, кроме больших транспортных экспедиций в устья Лены и Колымы, высокоширотной экспедиции „Садко“, походов „Русанова“ в бухту Прончищевой на западном берегу Таймырского полуострова, „Сибирякова“ к мысу Челюскина и т. д. была включена еще и экспедиция на ледорезе „Литке“ северным морским путем с востока на запад.

Если обратиться к рассмотрению всех экспедиций, плававших в водах северо-восточного прохода, то мы увидим, что плавания эти совершались по двум вариантам: одни суда начинали свой поход с запада и постепенно продвигались на восток, другие отплывали с востока и медленно пробивались сквозь льды на запад. Из экспедиций, прошедших до 1934 года северный морской путь по всему его протяжению, лишь одна придерживалась восточного варианта, все же остальные выходили в свои плавания с запада. С запада же на восток продвигались и те экспедиции, которые только намеревались пройти северо-восточным путем (начиная с самых ранних из них) или же, имея иные задания, проходили для решения их на восток за мыс Челюскина („Фрам“, „Заря“). Неизменный выбор западного варианта объясняется вполне понятными причинами, о которых мы уже говорили выше. Поэтому до походов „Таймыра“ и „Вайгача“ в 1912—1915 гг. он был единственным.

Плавание „Таймыра“ и „Вайгача“ должен был повторить в 1934 году советский ледорез „Литке“. И „Сибиряков“ и „Челюскин“ встретили самые большие трудности на последнем своем этапе. Там же были и самые тяжелые, сильно сплоченные полярные льды. И Норденшельд и Амундсен вынуждены были зазимовать на том же участке, где вели опаснейшую борьбу со льдами „Сибиряков“ и „Челюскин“. Между тем экспедиция, выходящая в плавание с востока, вступает в бой с грозным противником, когда все силы корабля, вся энергия исследователей еще сохранены полностью. А, когда этот участок пути пройден, дальнейшие трудности преодолеваются легче; за мысом же Челюскина начинается область, где советские суда ходят почти с такой же уверенностью и легкостью, как в любых морях стран умеренного климата.

„Литке“ было дано задание: пройти из Владивостока в Мурманск за одну навигацию. Кроме того, на экспедицию возлагались и дополнительные задачи: освободить из льдов зазимовавшие к востоку от мыса Челюскина у островов „Комсомоль-

ской Правды" (бывших Самуила) суда Первой Ленской экспедиции, проводить, в случае надобности, к устью Лены суда Второй Ленской экспедиции и выполнить во время плавания разные научно-исследовательские работы.

Ледорез „Литке"—краснознаменный корабль. Он назывался раньше „Эрл Грэй" и был построен в Англии для канадского правительства. Царское правительство приобрело ледорез в начале мировой войны для проводки судов через льды Белого моря. Переименованный в „Канаду", ледорез работал здесь до 1923 года, причем в 1920 году был зачислен в состав военных судов Беломорской флотилии в качестве крейсера второго ранга под названием „III Интернационал". В этом же году он совершил свое первое полярное плавание, будучи послан в Карское море на помощь „Соловью Будимировичу" (ныне „Малыгин"). Летом 1921 года ледорез был опять переименован, получив на этот раз название „Федор Литке"— в честь русского мореплавателя и гидрографа, совершившего, как известно, четыре плавания на Новую Землю, Федора Петровича Литке (1797—1882).

В 1923 году „Литке" был переведен для ремонта в Ленинград, а затем отправлен в Черное море, где и оставался до 1929 года, обслуживая зимнюю навигацию в Азовском море. В 1929 году возник вопрос об оказании помощи зимовщикам острова Врангеля. Во Владивостоке в то время не было ни одного ледокола, поэтому было решено перевести „Литке" на Дальний Восток. Ледорез блестяще выполнил свое задание под начальством капитана К. А. Дублицкого и был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Зимой 1931/32 года „Литке (уже при новом капитане—Н. М. Николаеве) совершил труднейшее и первое в истории зимнее плавание в Охотском море, выручая затертые там льдами пароходы „Дашинг" и „Свирьстрой". Ледорез провел во льдах 141 день, пройдя около 3500 миль, и находился два месяца в ледовом дрейфе.

Через два месяца после своего возвращения во Владивосток „Литке" уже принимал участие в качестве „лидера" в так называемой Северо-восточной экспедиции, когда ему пришлось зазимовать в Чаунской губе. На следующий год „Литке" выводил суда этой экспедиции в Берингово море, а затем пытался оказать помощь судам Колымской экспедиции 1933 года и „Челюскину". Но из-за тяжелых льдов ледорез дошел только до мыса Икигур, а затем направился к мысу Дежнева. На этот раз плавание „Литке" продолжалось 17 месяцев. В марте 1934 года он был послан в Японию для ремонта, после чего вернулся во Владивосток и стал готовиться к своему новому ответственному и почетному заданию.

Экспедицию на „Литке" возглавлял Д. С. Дуплицкий, при заместителе Б. А. Бронштейне и руководителе научной части — В. Ю. Визе. „Литке" покинул Владивосток 28 июня и после кратковременных остановок в Петропавловске-на-Камчатке и в бухте Провидения вошел, в середине июля, в Берингов пролив. Вскоре началась борьба со сплоченными полярными льдами. Случалось, что ледорез, не приспособленный к налезанию на лед и продавливанию его своей тяжестью, вынужден бывал

сокрушать препятствие лобовым ударом и пробивался за вахту всего на несколько сот метров. Сплоченность льдов достигла десяти баллов. Это высшая оценка суровости полярных льдов!

Место, где льды остановили „Литке", находилось в 27 милях от мыса Северного, который был переименован в 1934 году в мыс Шмидта в честь отважного и энергичного руководителя челюскинского коллектива. Северным этот мыс назвал знаменитый английский мореплаватель Джемс Кук, доходивший досюда в 1778 году. По подсчетам В. Ю. Визе, вероятность встречи со льдами у мыса Шмидта даже в самый разгар навигации, т.-е. в августе, достигает 90 процентов. Была произведена воздушная разведка — на „Литке" был самолет-амфибия „Ш-2" с летчиком Ф. К. Кукановым и борт-механиком С. П. Куквой. После разведки было решено итти на запад вдоль самого берега. За несколько дней до этого, известный полярный летчик Фарих, находившийся на мысе Шмидта с большим самолетом, тоже произвел воздушную разведку для „Литке" и указал, что, повидимому, ледяные поля можно обойти с севера. Но капитан Николаев остался при своем мнении. Будущее показало, что он был прав. 26 июля мыс Шмидта был пройден,— первое серьезное препятствие на пути экспедиции преодолено.

Пополнив у мыса Медвежьего запасы пресной воды, „Литке" направился затем к Медвежьим островам и, обогнув их с севера, вошел в пролив Димитрия Лаптева, после чего почти по чистой воде достиг бухты Тикси в устье Лены, где к осени 1934 года вырос уже целый портовый поселок с населением в 186 человек. В бухте Тикси ледорез погрузил уголь и 9 августа вышел к островам „Комсомольской Правды" на помощь судам Первой Ленской экспедиции, зимовавшим в неподвижном припайном льду, покрывавшем весь пролив между этими островами.

Здесь ледорез провел пять суток в борьбе со льдами, с большим трудом пробивая себе в них проход. Только 17 августа „Литке" подошел к зимовавшим судам, команда которых приветствовала его ружейными выстрелами и криками „ура".

У островов „Комсомольской Правды" ледорез простоял двое суток, исправляя свои повреждения. В форштевне корабля оказалось несколько трещин, и „Литке" принимал до 1000 тонн воды в сутки. Пришлось залить цементом форпик, т.-е. крайнее носовое помещение. Освобожденные ледорезом суда Первой Ленской экспедиции разделились: „Володарский" пошел в бухту Тикси за углем, „Правда" направилась в бухту Нордвик, чтобы выгрузить там грузы, подлежавшие доставке туда еще в 1933 году, а „Сталин" остался вместе с „Литке".

Пока экспедиция находилась у островов „Комсомольской Правды", летчик Куканов произвел воздушную разведку и обнаружил широкую перемычку невскрывшихся льдов в восточной части пролива Вилькицкого — между мысом Челюскина и островами Северной Земли. Но вскоре после этого ледокол „Ермак", выводивший в море Лаптевых Вторую Ленскую экспедицию, пробил в перемычке канал, и „Литке", воспользовавшись этим, благополучно достиг мыса Челюскина, встретившись там с „Сибиряковым", а также с „Ермаком", грузовым пароходом „Байкал" и речным буксиром „Партизан Щетинкин".

Проведя назад на восток через ледяную перемычку в проливе Вилькицкого буксир „Партизан Щетинкин", „Литке" снова направился на запад вместе со своим спутником — пароходом „Сталин". До острова Русского в Карском море „Литке" шел по чистой воде, дальше снова появились ледяные поля. В этой области экспедиции была оказана помощь „Ермаком", спешившим на выручку „Садко", дрейфовавшего на север в тяжелых льдах около западных берегов Северной Земли. 29 августа „Литке", уже вторые сутки опять шедший самостоятельно, встретился с „Малыгиным", направлявшимся к острову Русскому для по-



Ледорез „Литке"

стройки там полярной станции (этот остров не был достигнут, и станция была построена на мысе Стерлегова на берегу Харитона Лаптева, где и остались зимовать четверо комсомольцев во главе с К. М. Званцевым), а 2 сентября стал на якорь в гавани острова Диксона.

Здесь экспедиция пробыла до 14 сентября, так как „Литке" был привлечен к обслуживанию судов Карской экспедиции. Во время этой работы им был снят с мели в устье Енисея английский пароход „Марклин". 17 сентября ледорез прошел через Югорский шар в Баренцово море, а 20 сентября — через 83 дня после своего выхода из Владивостока — прибыл в Мурманск, радостно встреченный трудящимися города, под приветственный гул пароходных гудков и сирен всех советских и иностранных пароходов, стоявших в порту.

Свое ответственное задание экспедиция выполнила. Начальник ее мог рапортовать партии и правительству о новом подвиге советских полярных исследователей. Вожди пролетариата лестной оценкой трудов участников этого поистине исторического

плавания вдохнули новую энергию, новые силы, новую волю к победе в сердца советских моряков и исследователей Арктики.

На другой день после прибытия „Литке“ в Мурманск руководство экспедицией получило следующую телеграмму:

„Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза „Литке“, впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной проход с Дальнего Востока на запад.

„Успехи экспедиции „Литке“ свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и глубоких знаниях Арктики у руководителей экспедиции. В славном походе „Литке“ мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей великой социалистической родины.

„Мы входим с ходатайством в ЦИК Союза ССР о награждении участников экспедиции ледореза „Литке“. Сталин, Молотов, Каганович, Калинин, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Андреев, Микоян, Чубарь, Жданов“.

„Литке“ прошел весь северный морской путь с востока на запад в одну навигацию без серьезных аварий. За несколько лет советские полярные исследователи добились колоссальных успехов. Поход „Сибирякова“ в 1932 году, героическая эпопея „Челюскина“ в 1933—1934 гг., плавание „Литке“ в 1934 году — вот вехи, отмечающие победное шествие советских полярников по пути к освоению Советской Арктики.

НАСТУПЛЕНИЕ НА СОВЕТСКУЮ АРКТИКУ ПО ВСЕМУ ФРОНТУ

В предыдущих разделах, посвященных советскому исследованию Арктики, рассказывалось о первых шагах советских полярников, о первых экспедициях различных организаций, о первых рейсах грузовых судов в устья Оби и Енисея, о первом выходе советских ледоколов за пределы Советской Арктики, об участии советских летчиков, моряков, ученых в спасательных экспедициях международного значения, о первых советских полярных станциях.

Все это относится к периоду самых ранних, еще непланомерных, работ по изучению и освоению Арктики. С 1929 года, с началом первой пятилетки, когда Арктика включается в общий план социалистического строительства, с созданием Арктической комиссии при Совнаркоме, советское изучение Арктики уже ведется планово. Вместо отдельных разрозненных попыток к изучению тех или иных арктических областей мы видим ряд глубоко продуманных и хорошо организованных научно-исследовательских экспедиций, связанных общим планом, проникнутых одной идеей и занятых решением одной задачи, состоящей в освоении Северного морского пути. В советском секторе Арктики возникает сеть опорных пунктов, начинается усиленное строительство постоянных полярных станций, число которых все растет.

Любопытно отметить, что пятилетний план работ в Арктике, составленный Арктической комиссией на 1929—1932 гг., был

очень скоро перевыполнен. План работ Института по изучению Севера на пятилетие 1928/29—1932/33, в который обследование восточного берега Новой Земли и изучение Северной Земли включались как предел желаний и намечались только на четвертый и пятый годы пятилетки, оказался робким и скромным по сравнению с тем, что было в действительности сделано в 1932 и в 1933 гг.!

Теоретические вопросы огромной важности были поставлены в неразрывную связь с решением практических задач социалистического строительства. На штурм Советской Арктики были двинуты ледокольные пароходы и ледоколы, привлечены в широком масштабе самолеты (давно уж принимавшие участие в Карских операциях), аэросани, вездеходы. Постоянные полярные станции опоясали длинной цепью советские северные территории от Земли Франца-Иосифа до Берингова пролива, возникнув в таких областях, куда несколько лет тому назад еще не проникал человек.

Уже в августе 1932 года, т. е. еще до окончания славной экспедиции „Сибирякова", СССР бесспорно вышел на первое место в мировом полярном исследовании, заняв ведущую роль в работах так называемого Второго Международного полярного года. Эти работы начались 1 августа 1932 года и продолжались до 31 июля 1933 года. Проводились они силами многих государств по одному общему плану, выработанному на нескольких международных конференциях. Программа деятельности советских станций отличалась от программы других государств своей определенностью и объемом. Во время Второго Международного полярного года в Арктике должны были работать 74 полярных станции, из них 31 принадлежала Советскому Союзу, который построил кроме постоянных станций еще и ряд временных, только для работ в 1932—1933 гг. Вспомним, что в советском секторе Арктики было до Октябрьской революции всего четыре полярных станции. На 1 января 1933 года их было уже 26. В 1933 построено 15 новых станций, в 1934 году 26 станций, в 1935 году 10 станций. Всего на 1 января 1936 года находилось в действии 77 советских полярных радио-метеорологических станций, из них 51 была построена после 1932 года. За три года сеть полярных станций утроилась. 22 мая 1937 года в состав их вошла еще одна станция — на северном полюсе, первая и единственная в мире!

Пятьдесят лет тому назад, во время проведения Первого Международного полярного года, работало во всем северном полушарии лишь 13 полярных станций (в том числе две русских: в Малых Кармакулах на Новой Земле и на острове Сагастыре в устье Лены), и 2 станции в южных полярных областях (но не далее 55° 30′ ю. ш.). С тех пор многое изменилось. Перестали существовать монархии, казавшиеся непоколебимыми. Изменились социальные отношения, складывавшиеся веками. Переоценены ценности, считавшиеся незыблемыми. Наука и техника пережили такие этапы развития, о которых полвека тому назад никто не мог бы и мечтать! Самые непостижимые вещи, недоступные фантазии блестящих провидцев, стали для нас явлением совершенно обыденным, не удивляющим реши-

тельно никого. Над безбрежными океанами, над бесконечными пространствами суши, над ледяными полярными пустынями начали реять воздушные машины, проникающие в несколько дней — и даже за несколько часов — в недоступные прежде области. Таинственные волны разносят по эфиру человеческий голос на тысячи километров, и нынешние полярные станции уже не обречены на многомесячное одиночество. Они поддерживают живую связь со своей родиной, со всем культурным миром и могут сообщать о своих наблюдениях и открытиях в тот самый день и час, когда те имели место. Кроме того, в случае необходимости оказать помощь экспедиции, или кораблю, эта помощь может поспеть во-время, когда она нужна, а не тогда, когда большинство полярных исследователей уже погибло.

Участие СССР в работах Второго Международного полярного года определено решением Совнаркома от 20 мая 1930 года. По первоначальному плану в проведении Второго Международного полярного года должны были участвовать 44 страны. Но тяжелый кризис 1929—1932 гг. заставил почти все государства пересмотреть свои программы и значительно урезать ассигнованные на работу средства. Только Страна Советов, не знающая экономических кризисов, могла обещать свое самое деятельное участие в международной работе и целиком выполнила это обещание.

До 21 мая 1937 года в международной сети полярных станций существовал крупный пробел: из центра полярного бассейна, занятого дрейфующими льдами, не поступало никаких сведений, никаких метеорологических сводок. Этот пробел ныне заполнен — устройством советской полярной станции на дрейфующих льдах в области С е в е р н о г о п о л ю с а.

О работах советских полярных станций по программе Второго Международного полярного года — на мысе Желания, в Русской гавани, на острове Домашнем, на мысе Челюскина, в бухте Тикси, на острове Рудольфа, в бухте Тихой и т. д. мы уже упоминали.

1933 год был годом больших достижений, но вместе с тем и годом значительных трудностей. Ниже мы отдельно коснемся работ, связанных с проведением в этом году Первой Ленской экспедиции, первого опыта плавания грузовых пароходов из Архангельска в устье Лены. Вместе с ленским караваном в море Лаптевых прошел пароход „Русанов“ с капитаном Б. Ерохиным, имевший заданием устройство охотничье-промыслового становища в бухте Марии Прончищевой на восточном берегу Таймырского полуострова. Это задание было выполнено, хотя и с большими трудностями.

Экспедиция на „Сибирякове“, руководимая В. Ю. Визе, должна была обследовать северную часть Карского моря, предварительно доставив грузы на построенную еще в 1932 году станцию на мысе Челюскина, и произвести здесь смену зимовщиков. „Сибиряков“, вышедший из Архангельска под командой капитана Ю. К. Хлебникова 26 июля, прибыл к острову Диксона через семь дней, а затем направился к мысу Челюскина. Но из-за тяжелых льдов через семь дней был вынужден вернуться

на Диксон, посетив попути острова „Известий ЦИК“ и открыв новый остров, названный островом Арктического Института. Погрузив на Диксоне уголь, „Сибиряков“ снова вышел в море и только через неделю достиг мыса Челюскина, где и простоял две недели, занимаясь выгрузкой привезенных для станции грузов.

Покинув 13 сентября мыс Челюскина для оказания помощи пароходу „Правда“, севшему на мель в бухте Марии Прончищевой, экспедиция 16 сентября снова вернулась к мысу Челюскина, а затем направилась к острову Диксона, с трудом преодолевая препятствия со стороны тяжелых льдов. Спустя четыре дня „Сибиряков“ достиг острова Русского, но был затерт там дрейфующими льдами. Лишь 27 сентября „Красин“, возвращавшийся вместе с „Русановым“ из моря Лаптевых, вывел „Сибирякова“ изо льдов. В конце сентября „Сибиряков“ в третий раз прибыл на Диксон, но не мог пополнить здесь своих запасов угля. К тому же позднее время года уже не позволяло предпринять научно-исследовательский рейс в северную часть Карского моря. Поэтому экспедиции пришлось вернуться в Архангельск.

Ледокольный пароход „Седов“ под командой капитана Д. И. Швецова получил задание сменить зимовщиков на острове Домашнем и построить полярную станцию на мысе Оловянном в проливе Шокальского. Однако из-за тяжелого состояния льдов „Седову“ не удалось подойти к берегам Северной Земли ни с запада, ни с юга, ни с юго-востока. Проведя во льдах почти месяц, „Седов“ направился обратно, посетив попути остров Уединения.

В том же году „Таймыр“ совершил очень поздний рейс на Землю Франца-Иосифа, покинув архипелаг 10 октября. Но, несмотря на такое время года, „Таймыр“ шел по чистой воде от берегов Земли Франца-Иосифа до Белого моря. Тот же „Таймыр“ подходил к Земле Франца-Иосифа и в следующие два года, поднявшись в 1935 году у северных берегов острова Рудольфа до 82° 11′ с. ш.

В течение двух летних сезонов в Чукотско-Анадырском крае работала лётная экспедиция геолога С. В. Обручева, имевшая своей целью изучение Чукотского национального округа, начатое в 1931 году. Экспедиция имела в своем распоряжении гидросамолет Дорнье-Валь с летчиком Г. А. Страубе, участником полета Чухновского в 1928 году, когда у северных берегов Шпицбергена была спасена „группа Мальмгрена“. Полет был начат 16 июля 1932 года в Красноярске по маршруту — вниз по Енисею, затем вверх по Ангаре, через Байкал, Улан-Удэ, отсюда через Яблоновый хребет на Читу и далее по Амуру до его устья. От устья Амура экспедиция проследовала вдоль берегов Охотского моря до Ногаева, затем перелетела на Камчатку, пересекла ее и снизилась в Анадыре, совершив весь полет от Амура до Анадыря в шесть дней.

Из Анадыря самолет направился в Уэлен, где начальник Колымской экспедиции Н. И. Евгенов обратился по радио к С. В. Обручеву с просьбой оказать помощь зимовщикам острова Врангеля, о чем нами уже рассказывалось. Вернувшись в Анадырь после своей экспедиции на остров Врангеля, Обручев

предпринял круговой полет над северной частью бассейна реки Анадыри, но 1 октября во время бреющего полета над самой водой самолет экспедиции потерпел аварию. После починки аппарата кустарным способом (при помощи дерева, вара и листового железа) экспедиция долетела до Ногаева, пролетев последнюю часть пути в пургу.

В следующем — 1933 году работы Чукотской лётной экспедиции были благополучно закончены. В течение двенадцати дней удалось изучить весь бассейн реки Анадыри и осмотреть верховья рек Пенжины, Большого и Малого Анюев, Чауны и Амгуемы. В результате работ Чукотской лётной экспедиции в 1934 году была выпущена карта бассейна реки Анадыри с охватом некоторых областей северо-восточной части Чукотского полуострова и побережья Берингова моря.

Весьма большую и ценную работу провели в 1932—1933 гг. советские полярные станции. На первом месте была самая северная в мире полярная геофизическая обсерватория в бухте Тихой. Такие же обсерватории работают ныне в Маточкином шаре, на острове Диксона и на мысе Челюскина.

Станция в бухте Тихой была расширена в начале работ Второго Международного полярного года. Здесь был выстроен второй жилой дом, несколько служебных помещений и павильонов для научных исследований и ангар для самолета. В настоящее время здесь вырос целый полярный городок. Зимовщики 1932/33 года, в числе 20 человек под руководством И. Д. Папанина, провели здесь ряд очень интересных и ценных для науки работ. Из зимовщиков упомянем магнитолога Е. К. Федорова (ныне Героя Советского Союза, участника зимовки на Северном полюсе), германского ученого Шольца (наблюдения над атмосферным электричеством), Архангельского (изучение радиоволн). За время зимовки Федоров прошел из бухты Тихой к острову Рудольфа, попутно определив многие магнитные и астрономические пункты и внеся значительные поправки в карту островов Земли ФранцаИосифа.

В 1933 году в бухте Тихой установлена первая в мире автоматическая радио-метеорологическая станция системы проф. П. А. Молчанова, работающая без всякой помощи со стороны человека. В том же году здесь была основана постоянная авиабаза. В следующем году на этой авиабазе было два самолета — „У-2“ и „Ш-2“, произведших под управлением летчика Волосюка около 50 полетов над архипелагом, которые продолжались, в общей сложности, 160 часов. В 1936 году на Землю Франца-Иосифа летал из Москвы М. Водопьянов, совершивший рекогносцировочный полет в эту область для изучения условий, позволивших осуществить 21 мая 1937 года полет к Северному полюсу.

В 1933 году начали свою работу еще следующие советские постоянные полярные станции: на островах — Белом (73° 20′ с. ш. и 70° в. д.), „Комсомольской Правды“, Четырехстолбовом — в группе Медвежьих островов, на мысе Уэлен, в Баренцбурге (на Шпицбергене), на острове Колгуеве, в бухте Варнека (на острове Вайгаче), в Тамбее (на полуострове Ямале), в заливе Гыдоямо, в устье Хатанги, на мысе Шмидта, в бухте Провидения.

Следующий, 1934 год был богат замечательными историческими событиями, происшедшими в советском секторе Арктики. О героической эпопее „Челюскина“, о подвигах советских летчиков, о походе „Литке“ мы уже говорили. Обратимся к рассмотрению менее значительных экспедиций, которых одно связывает и между собой и с историческими плаваниями „Челюскина“ и „Литке“: все они служили одной основной идее — освоению Северного морского пути.

В навигацию 1934 года в Советской Арктике плавало 85 морских судов, успешно и целиком выполнивших план морских перевозок от Мурманска до вод Тихого океана. Ледокол „Красин“, сверхударными темпами перевыполнивший свой экспедиционный план и досрочно прибывший в бухту Провидения для оказания помощи челюскинцам, к счастью, уже не понадобился: спасательные операции к тому времени были закончены. Пройдя в конце лета 1934 года к острову Врангеля и сменив там зимовщиков, „Красин“ остался в Чукотском море для поддержки судов Колымской экспедиции, обследовал пролив Лонга и области к западу и востоку от острова Врангеля.

Четыре ледокольных парохода — „Малыгин“, „Русанов“, „Сибиряков“ и „Седов“ — провели большую научную работу, сменили зимовщиков на разных полярных станциях и завезли туда продовольствие и разные грузы. Как уже упоминалось, „Малыгин“ построил станцию на мысе Стерлегова на берегу Харитона Лаптева, не дойдя до Русского острова, где эта станция должна была быть сооружена. „Русанов“ оставил зимовщиков на острове Встречном в море Лаптевых (74° 40′ с. ш. и 113° 45′ в. д.), и в бухте Нордвик в Хатангском заливе и снял промышленников, зимовавших в бухте Марии Прончищевой. Вернувшись на остров Диксона, „Русанов“ принимал затем участие в проводке судов Карской экспедиции, а по возвращении в Архангельск был отправлен в Мурманск, откуда уже поздней осенью (4 ноября) ходил в Баренцбург.

„Сибиряков“ успешно сменил зимовщиков на мысе Челюскина, где осталась новая партия под начальством И. Д. Папанина, а затем доставил продовольствие и зимовщиков на станцию на островах „Комсомольской Правды“, где зимовали суда Первой Ленской экспедиции, освобожденные ледорезом „Литке“ изо льдов в 1934 году. Руководимый Р. Л. Самойловичем „Седов“ с 19 июля по 2 октября работал в северной части Карского моря, обследовав острова Визе и Уединения, а также область вблизи островов Скотт-Хансена и у северной оконечности Новой Земли.

Разнообразные научные работы по самой широкой программе проводились на всех ледоколах и ледокольных пароходах, плававших в арктических морях в навигацию 1934 года, которая началась 14 июля с выходом из Мурманска „Ермака“ и закончилась 25 октября с приходом в Архангельск „Русанова“.

В коммерческой навигации принимало участие 41 судно, в том числе 25 иностранных. Общий грузооборот достиг 165 000 тонн, причем карскими судами было доставлено на Диксон и в Игарку 10 000 тонн разных грузов и угля, а судами Ленских экспедиций доставлено в Якутию 7000 тонн. Число полярных

станций в Советском секторе Арктики достигало на 1 января четырех десятков, но три станции были законсервированы (на острове Котельном в группе Новосибирских островов, на острове Дунай и на острове Домашнем (вблизи берегов Северной Земли).

Ледокол „Ермак“, отпраздновавший в декабре 1934 года свой 35-летний юбилей, совершил в навигацию этого года четырехмесячное плавание в арктических водах под начальством П. В. Орловского при капитане Ю. Петрове. За это плавание ледоколом была оказана помощь судам Карской экспедиции, Первой и Второй Ленских экспедиций и ряду других судов, оказавшихся в тяжелом положении во льдах Карского моря.

Ледовая работа „Ермака“ началась 17 июля, когда он вошел через Маточкин шар в Карское море. Приняв от „Малыгина“ у острова Белого три парохода Второй Ленской экспедиции, „Ермак“ повел их к острову Диксона, а затем, взяв здесь караван из трех грузовых пароходов и речного буксира, доставил его к мысу Челюскина. На мысе Челюскина ледоколом был выгружен разборный дом, привезенный из Мурманска. После этого „Ермак“ в течение четырех суток восемь раз прошел сквозь льды пролива Вилькицкого в море Лаптевых и провел за это время три грузовых парохода, „Русанова“ и „Садко“, дрейфовавшего в тяжелых льдах северо-восточной части Карского моря. Тогда же „Ермак“ вывел „Литке“, попавшего в сплоченные льды у острова Русского, а на обратном пути помог выбраться изо льдов „Русанову“, небольшому гидрографическому судну „Циркуль“ и, наконец, „Малыгину“, подобно „Литке“ застрявшему во льдах вблизи острова Русского. С. О. Макаров мог бы быть доволен работой своего детища, подтвердившего всю правильность теорий старого моряка, поставившего когда-то большую ставку на мощные ледоколы и верившего в их огромные возможности при плавании в полярных льдах!

11 сентября „Ермак“ вернулся к мысу Челюскина, принял здесь пять пароходов, шедших без груза, и „Сибирякова“ для проводки их к острову Диксона. Плавание было очень тяжелым: пароходы, не имевшие груза, шли с очень небольшой осадкой, и потому винты их выставлялись из воды, подвергаясь большой опасности при ударах лопастей о лед. Однако операция была проведена благополучно. Закончив 11 октября работу в Карском море, „Ермак“ направился в Мурманск, где взял уголь, а затем пошел в Ленинград, куда и прибыл 28 октября. Во время плавания экспедиции „Ермака“ в северо-восточной части Карского моря ею были открыты два новых острова, один из которых назван островом С. М. Кирова (77° 32′ с. ш. и 91° 55′ в. д.), а другой — островом Орловского.

В том же 1934 году совершил большое полярное плавание ледокольный пароход „Садко“, поднятый 15 октября 1933 года со дна моря, где он пробыл 17 лет. „Садко“ был построен в 1913 году в Англии, назывался „Линтрос“ и работал до 1915 года в Канаде. В 1915 году он был вместе с другими ледокольными пароходами и ледоколами куплен царским правительством для работы в Белом море. 20 июня 1916 года, следуя из Архангельска в Кандалакшу полным ходом по усеянному

подводными скалами фарватеру, пароход пропорол о камень днище на протяжении 15 метров и затонул на небольшой глубине. Только верхушки трубы да двух мачт остались над водою.

С началом работ краснознаменного Эпрона мысль о поднятии „Садко", очень ценного судна, однотипного с „Малыгиным", но длиннее, шире и вместительнее его, чрезвычайно занимала советских специалистов. После многих подсчетов и вычислений, после выработки разных проектов в 1932 году было приступлено к подъемным работам, которые и увенчались успехом осенью следующего года. Корпус и механизмы парохода оказались в прекрасном состоянии. После его ремонта на Архангельском судоремонтном заводе „Красная Кузница", закончившегося к навигации 1934 года, в состав советского ледокольного флота вошел новый мощный корабль, вырванный из морской пучины героическими усилиями эпроновцев.

„Садко" вышел в первое плавание под советским флагом 22 июля 1934 года, под командой капитана А. К. Бурке, имея задание: построить постоянную станцию на мысе Оловянном и сменить зимовщиков на острове Домашнем. Погрузив уголь на острове Диксона, „Садко" направился к западным берегам Северной Земли, чтобы подойти к острову Домашнему от острова Визе. Однако, по мере приближения экспедиции к Северной Земле состояние льдов все ухудшалось, и вскоре затертый ими „Садко" начал дрейфовать на север со скоростью до 15 миль в сутки. Через несколько дней был возбужден вопрос о присылке на помощь „Ермака", но начальник экспедиции отклонил это предложение, считая, что с тяжелыми многолетними льдами, толщиной в пять-шесть метров, в которых дрейфовал „Садко", не может справиться и „Ермак".

Ледовый дрейф „Садко" продолжался 23 дня, с 11 августа по 3 сентября. Пользуясь временным ослаблением сжатий и малейшими разводьями, взрывая торосы и ледовые перемычки аммоналом, судно к 24 августа, пройдя за 10 суток всего четыре с половиной мили, вышло из многолетних льдов в более молодые ледяные поля. Положение экспедиции заметно улучшилось, но форсирование льдов требовало большого расхода угля, запасы же его быстро таяли. Был вызван по радио „Ермак", который, подойдя к „Садко" 4 сентября на 79° 32′ с. ш. и 81° 12′ в. д., снабдил экспедицию углем.

Выйдя изо льдов на чистую воду, „Садко" направился к острову Уединения, имея распоряжение построить там станцию, а в случае невозможности—подойти к мысу Оловянному. Остров Уединения был достигнут 8 сентября, и здесь в центре Карского моря за пять дней была построена новая постоянная станция, имеющая огромное значение по своему географическому положению. Оставив на острове 18 человек, первых зимовщиков, „Садко" прошел к Диксону, а затем через Югорский шар направился в Баренцово море, посетив попути район острова Свердрупа. 25 сентября экспедиция вернулась в Архангельск, пройдя около 4300 миль, из них 1864 во льдах.

Станция на мысе Оловянном была построена только в 1935 году, когда к западным берегам Северной Земли подходил „Сибиряков" под командой капитана Ю. И. Хлебникова.

ПЛАВАНИЕ „САДКО“ В 1935 ГОДУ И МОРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ

По плану Главного Управления Северного морского пути в 1935 году в полярной навигации должно было участвовать уже около ста морских судов. „Цифра, может быть, небольшая для Черного моря, но большая для Арктики, — пишет Г. А. Ушаков.— Еще десять лет назад плавание одного нашего ледокола в Арктике было целым событием“. Советское полярное исследование развивается совершенно неслыханными темпами! В 1935 году в системе Главного Управления Северного морского пути было занято около тридцати тысяч человек.

Кроме обычной Карской экспедиции и тоже уже превращающейся в обычную — Ленской экспедиции, в этом году впервые намечались доставка грузов в устье реки Пясины на западном берегу Таймырского полуострова и рейсы грузовых пароходов с запада в устье Колымы, на Чукотку и на Камчатку, т. е. повторение Колымских экспедиций в новом, западном варианте. Ряд гидрографических экспедиций направлялся в различные моря советского арктического сектора для продолжения и углубления уже начатых там работ. На решающие участки Северного морского пути посылались „дежурные“ ледоколы для проводки грузовых пароходов: „Ленин“ — в Карское море, „Ермак“ — в пролив Вилькицкого, „Красин“ — в Чукотское или Восточно-сибирское моря.

Освоение Арктики, начавшееся с научно-исследовательской работы, перешло затем в новую фазу, когда на первый план выдвинулись задачи практические. В настоящее время все научно-исследовательские экспедиции в Арктику обязательно выполняют большие и важные задания, связанные с разрешением хозяйственных проблем. Цель и смысл научных полярных экспедиций, изучающих советский арктический сектор, — „быстрее перерабатывать, обобщать, углублять все практические данные“ работы в Арктике и давать установки и указания „для дальнейшего практического разворота“.[1]

Научные работники — исследователи Советской Арктики — ни на минуту не должны забывать замечательных слов товарища Сталина: „Наука, порвавшая связи с практикой, с опытом, — какая же это наука?“

Единственной научно-исследовательской экспедицией 1935 года, не преследовавшей ближайших, немедленных практических целей, но все равно связанной с достижением этих целей в более или менее отдаленном будущем, было плавание „Садко“ под руководством Г. А. Ушакова в высоких северных широтах для исследования кромки полярных сплоченных льдов — полярного пака — и изучения морских льдов во всех отношениях: физическом, химическом, биологическом, механическом и навигационном. Собранные сведения должны были явиться материалом для составления долгосрочных ледовых предсказаний и для улучшения их методики.

---

[1] Из доклада О. Ю. Шмидта на совещании хозяйственных работников Главного Управления Северного морского пути 13 января 1936 года.

„Садко“ вышел из Архангельска 6 июля под командой капитана Н. М. Николаева. Научной частью экспедиции ведал Н. Н. Зубов. Зайдя в Мурманск, „Садко“ 12 июля направился к южной оконечности шпицбергенского архипелага. Отсюда экспедиция повернула прямо на запад к гренландским льдам в Датском проливе у восточных берегов Гренландии. Выход „Садко“ за пределы советского сектора Арктики сравнительно далеко на запад объясняется желанием руководителей экспедиции произвести как можно больше наблюдений над состоянием полярных льдов в таких областях, которые могут дать богатейшие



Ледокольный пароход „Садко“

материалы для долгосрочных ледовых предсказаний. Не входя в гренландские льды, „Садко“ вернулся к Шпицбергену и зашел в советскую гавань Баренцбург.

Во время пребывания экспедиции на Шпицбергене норвежские моряки предсказывали очень тяжелые ледовые условия у северных берегов архипелага в навигацию 1935 года. Однако „Садко“ благополучно прошел за 80-ю параллель в Гренландском море и затем повернул на восток, пройдя до той области, где в 1928 году погибла „Италия“ Нобиле. Плавание в Гренландском море, обычно весьма негостеприимном, было очень благоприятно для „Садко“, который был сильно загружен, и потому его палубный груз в случае шторма легко мог очутиться за бортом. На судне были двухгодовой запас провианта и снаряжения, два самолета, 35 ездовых собак, разборные дома и т. п.

У северо-восточных берегов Шпицбергена довольно большая полынья шириною в 30—40 миль тянулась к северу, но льды между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа еще не вскрылись. Поэтому экспедиция несколько дней провела в этой по-

лынье. К тому же как раз в это время предполагалась воздушная экспедиция С. Леваневского из Америки через Северный полюс. А „Садко" мог оказать Леваневскому огромную помощь, посылая ему ежедневно метеорологические сводки, относящиеся к высоким северным широтам. Вот почему экспедиция решила подождать в этой области более подходящего состояния льдов. И, кроме того, пользуясь случаем, участники экспедиции хотели выяснить спорный вопрос о существовании к востоку от Шпицбергена так называемой „Земли Гилеса" (ее называют также Землей Джилиса, Землей Джиллеса, Землей Джильса, считая это имя английским, тогда как об этой земле впервые сообщил в 1707 году голландский моряк Корнелис Гилес). Эту землю то помещают на картах, то изгоняют с карт, но до сих пор ее никто еще не видал. Очень часто Землей Гилеса (или Джиллеса) называют остров Белый, лежащий между восточным побережьем островов Шпицбергена и островом Виктории, самым западным из островов архипелага Земли Франца-Иосифа.

Ледовые разведки, произведенные летчиком М. С. Бабушкиным, показали, что „Садко" не сможет обогнуть Землю Франца-Иосифа с севера, как это предполагалось сделать по первоначальному плану. Никаких признаков Земли Гилеса не было обнаружено ни самолетом, ни с корабля. Поэтому экспедиция направилась сначала на юго-восток, а затем к берегам Новой Земли — в Русскую гавань, где „Садко" должен был принять уголь. 24 августа судно покинуло Русскую гавань и прошло в северную часть Карского моря к острову Визе, чтобы потом проложить курс на северо-запад к восточным берегам Земли Франца-Иосифа. Через пять дней „Садко" подошел к острову Греэм Белл в этом архипелаге и от него опять повернул на восток к Северной Земле. Вскоре начали встречаться многочисленные ледяные горы, и вместе с тем морские глубины резко уменьшились. Это указывало на близость какой-то земли. Действительно, 1 сентября в этой области был открыт новый небольшой остров, названный островом Ушакова. Он расположен на 80° 50′ с. ш. и 79° 20′ в. д. и, вероятно, составляет северную оконечность того подводного горного хребта, который идет от острова Уединения к острову Визе (открыт в экспедицию „Седова" в 1930 году). К северо-западу от острова Ушакова было найдено так называемое мелководье „Садко". Возможно, что существованием этого мелководья, как и островов Ушакова и Визе, и объясняется отсутствие в Баренцовом и Карском морях многолетних полярных льдов. Еще П. А. Кропоткин высказывал мнение, что какая-то земля должна преграждать доступ полярным льдам в область между Шпицбергеном и Новой Землей. Такой землей оказалась, как мы теперь знаем, Земля Франца-Иосифа. Но этот архипелаг не в достаточной мере запирает все пространство Ледовитого океана на запад от Северной Земли. Поэтому открытие мелководья „Садко" и острова Ушакова совместно с открытием острова Визе, повидимому, вполне освещает затронутый вопрос, как и объясняет аномалии дрейфа судна Брусилова „Св. Анна".

От острова Ушакова „Садко" прошел к северо-западной части Северной Земли, открыв три небольших острова у мыса

Литвинова, а затем направился к острову Шмидта, где занялся съемкой западных берегов его, но не произвел на них высадки. 12 сентября экспедиция достигла северной оконечности Северной Земли (мыса Молотова), куда до „Садко" подходило только одно судно — „Сибиряков" (в 1932 г.). Решив воспользоваться широкой полосой свободной ото льда воды, начальник экспедиции повернул от мыса Молотова на северо-запад. В этой области „Садко" достиг 82° 41′, 6 с. ш. (на меридиане 87° 04′ в. д.), поставив тем самым мировой рекорд свободного плавания в арктических водах. Прежний рекорд — 82° 30′ с. ш. между северной Гренландией и Землей Гранта — принадлежал судну экспедиции Р. Пири „Рузвельт" (1908 г.). На крайней северной точке, достигнутой „Садко", была обнаружена очень большая глубина — 2365 метров.

На обратном пути экспедиция еще раз посетила область острова Ушакова, затем снова прошла к острову Греэм Белл. Закончив здесь океанографические наблюдения, „Садко" вернулся к острову Визе, а от него спустился на юго-восток и через Югорский шар вышел в Баренцово море, взяв курс на Архангельск.

Научные результаты экспедиции очень ценны. После плавания „Садко" в европейском секторе Арктики остаются неразрешенными всего три географических задачи: исследование так называемого подводного хребта Нансена (от северо-западного Шпицбергена к северо-восточной Гренландии), проверка существования Земли Гилеса и изучение больших глубин полярного бассейна к северу от Земли Франца-Иосифа.

Чтобы закончить обзор плаваний в северной части Карского моря, скажем еще, что в 1935 году здесь работала гидрографическая экспедиция на „Малыгине", под руководством И. А. Киреева. Во время работ ее были нанесены на карту острова Исаченко, Воронина, Кирова и астрономическими наблюдениями точно установлено их положение. На первом и последнем из этих островов был найден каменный уголь. Та же экспедиция установила, что островов Брюзевица, открытых Норденшельдом во время плавания „Веги" в 1878 году и якобы находящихся у берега Харитона Лаптева, в действительности не существует.

Советскими полярными экспедициями проведена в северной части Карского моря за период с 1930 по 1935 год включительно огромнейшая работа. До этих лет область Ледовитого океана между Землей Франца-Иосифа, Северной Землей и северной оконечностью Новой Земли никогда еще никем не посещалась. Но уже в 1933 году была издана первая навигационная карта северной части Карского моря, в последующие годы несколько раз переиздававшаяся и дополнявшаяся.

Обращаясь к итогам навигации в Советском арктическом секторе в 1935 году, можно сказать, что результаты ее не только не разошлись с плановыми цифрами, но в количественном отношении (по перевозкам грузов) даже превысили их. Рапортуя ЦК ВКП(б), Совнаркому СССР и Наркомату обороны СССР, начальник Главного Управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт доносил 22 октября 1935 года:

„В закончившуюся арктическую навигацию установленный правительством план морских перевозок в 204 тысячи тонн досрочно выполнен на 113 процентов. В навигации участвовало более ста судов, которые посетили многочисленные пункты Советского Севера и не имели ни одной аварии или существенной поломки.

„Впервые в истории мореплавания проведены важнейшие сквозные рейсы на обычных грузовых пароходах: „Анадырь" и „Сталинград"—из Владивостока в Мурманск и на пароходах „Ванцетти" и „Искра"—из Мурманска во Владивосток. Особо выделяется рейс парохода „Рабочий" из Архангельска в устье Колымы с возвращением в Архангельск".

Этим было положено твердое начало грузовому плаванию по всему протяжению северного морского пути. В устье Лены завезено для снабжения Якутии 14 тысяч тонн разных грузов (вдвое больше, чем в 1934 году); впервые доставлено морским путем 11 тысяч тонн разных грузов в устья рек Пясины, Индигирки и Хатанги для местного кочевого населения и рабочих, занятых на новостройках. На северное побережье Чукотского полуострова завезено свыше 20 тысяч тонн грузов. В Карской экспедиции участвовало 45 судов.

Огромное значение для правильного и безопасного судоходства в советских арктических водах имела работа ледоколов, особенно „лидера" западного района „Ермака", и воздушная разведка полярных летчиков.

Год спустя, 2 ноября 1936 года, О. Ю. Шмидт доносил партии и правительству:

„В навигацию 1936 года в полярных морях плавало 160 кораблей (в том числе 14 кораблей, совершивших сквозные рейсы; в 1935 году сквозные рейсы совершили 4 корабля). Перевезено 271,1 тысячи тонн хозяйственных и снабженческих грузов (больше прошлого года на 18 процентов), выполнено... 101,3 процента морского навигационного плана и 126 процентов к плану 1935 года... Впервые в истории морским путем прошли два речных буксирных каравана для постоянной работы в якутских реках Индигирке и Яне, где население никогда не видело пароходов.

„Крупнейшую роль в успехе арктической навигации сыграла наша полярная авиация".

В 1936 году было перевезено по воздуху 5400 пассажиров, против 2500 в 1935 году, и 900 тонн хозяйственных грузов, против 116 тонн в 1935 году. Полярные самолеты налетали в 1936 году 12 900 часов и покрыли 2238 тысяч километров (против 1150 тысяч километров в 1935 году).

Если 1934 год был годом „широкой разведки для использования морей Арктики", то 1935 год стал годом „начала нормальной эксплоатации этих морей", а 1936 год—годом „уверенного освоения и эксплоатации Северного морского пути".

Из экспедиций 1935 года остановимся еще на сквозном плавании четырех грузовых пароходов. Два из них—„Ванцетти" и „Искра"—доставили хлеб в Николаевск-на-Амуре и прошли весь северный морской путь с запада на восток, от Мурманска до Берингова пролива, без единой аварии в рекордный срок—37 дней. Этот же путь был пройден „Сибиряковым" за 65 дней,

„Челюскиным“ — за 85 дней и „Литке — за 69 дней. Суда, обыкновенные лесовозы, шли под общим руководством начальника рейса С. С. Цатурова, под командой капитанов Г. П. Бютнера („Ванцетти“) и В. Ф. Федотова („Искра“). Рейс был совершен на 16 дней раньше срока, установленного по графику, причем 15 суток, или 40 процентов всего времени, было потрачено на стоянки в ожидании ледоколов или на выжидание более благоприятной погоды, или на выгрузку и бункеровку.

Лесовозы покинули Мурманск 25 июля. Через три недели они прошли пролив Вилькицкого, 23 августа достигли устья Индигирки, где оставили часть грузов, 29 августа миновали мыс Шмидта, а 31 августа были уже в Беринговом проливе.

Два других грузовых парохода — „Анадырь“ под командой капитана П. Г. Миловзорова и „Сталинград“ под командой капитана А. П. Мелехова — прошли северный морской путь на всем его протяжении с востока на запад, выйдя из Владивостока 25 июня и прибыв в Мурманск в середине сентября. Из Мурманска „Сталинград“ направился в Лондон, а „Анадырь“ в Антверпен.

Грузовой пароход „Рабочий“, прошедший за одну навигацию из Архангельска до Колымы и обратно, проплыл весь путь от Колымы до Белого моря, не встретив льдов. Ледокольный пароход „Русанов“ совершил в эту же навигацию плавание от Архангельска до устья реки Индигирки и обратно. Вообще же в навигацию 1935 года мимо мыса Челюскина прошло в обе стороны 19 судов, — бо́льшая часть их успела пройти мимо этого мыса и туда и обратно.

Первый пробный год эксплоатациии Великого северного морского пути оказался блистательным. Постановление Совета Труда и Обороны о перевозке грузов на коммерческих судах от Мурманска до Владивостока и в другие пункты северного побережья СССР, начиная с навигации 1935 года, было проведено в жизнь.

„Пробная эксплоатация удалась, — пишет О. Ю. Шмидт, — можем начать нормальную, принимать грузы, продавать билеты на сквозное плавание до любой промежуточной станции“.

В навигацию 1935 года 26 советских судов совершили рейсы в 14 северных пунктов (экспедиции на „Садко“ и на „Малыгине“ сюда не включаются), доставив туда 93 тысячи тонн разных грузов. „Сибиряков“ и „Седов“ посетили острова Русский, Уединения, Октябрьской революции (Северная Земля) и отдельные пункты Таймырского побережья, впервые высадив зимовщиков на остров Русский и мыс Оловянный и построив там станции.

Условия арктической навигации в 1936 году были очень неблагоприятными, — пролив Вилькицкого открылся для судоходства почти на месяц позже обычного срока, хотя и вскрылся в нормальное время: северо-западные устойчивые ветры нагоняли к берегам огромное количество льда, создавая большие затруднения для судов на подступах к проливу. Средняя температура воздуха в августе — самом благоприятном месяце для арктической навигации — была на 5 градусов ниже температуры, наблюдавшейся в том же месяце 1935 года. Кроме того, в этом месяце во многих областях держались густые туманы. В районе

острова Русского из-за снегопадов молодой лед образовывался даже в разгар лета. И все же навигационный план был перевыполнен! Ни одно из судов не зазимовало во льдах!

Огромная работа досталась на долю ледоколов, из которых „Литке“ в течение почти полутора месяца боролся со льдами в восточной части Карского моря. Но благодаря переменившимся ветрам во льдах произошла подвижка, и „Литке“ благополучно провел свой караван через пролив Вилькицкого, море Лаптевых и Восточносибирское море. У чукотских берегов на помощь ледорезу подошел „Красин“, проведший караван дальше на восток.

Операциями в навигацию 1936 года руководил лично О. Ю. Шмидт, совершивший в этом году свое третье сквозное плавание северным морским путем на ледорезе „Литке“. Когда головным судном каравана становился какой нибудь другой ледокол, например, „Красин“ или „Ленин“, О. Ю. Шмидт переходил на него.

Тяжелое состояние льдов в Советской Арктике отмечалось по всей линии. Ледокольный пароход „Русанов“, имевший задание завезти грузы на остров Рудольфа, в течение 11 суток пытался подойти к берегам его, взрывая лед аммоналом. На продвижение вперед только на одну милю „Русановым“ было затрачено пять суток! Разгружать пароход пришлось прямо на береговой полярный припай. В трудное положение попал и ледокольный пароход „Сибиряков“, который во время первого своего рейса недалеко от мыса Оловянного был затерт льдами. Во время второго рейса на восток, „Сибиряков“ около Карских Ворот был посажен на каменную гряду и потерпел аварию.

Из-за тяжелых ледовых условий в 1936 году не удалось построить запроектированных новых полярных станций на одном из островов де-Лонга (к северо-востоку от Новосибирских островов), где должен был остаться на зимовку А. И. Минеев с группой научных работников, и в проливе Санникова. Эти станции, как и станция на мысе Чаплина в Беринговом море, будут, вероятно, построены в ближайшую навигацию.

Замечательное плавание совершил в 1936 году лесовоз Балтийского торгового флота „Рабочий“. 29 июля 1936 года он вышел из Архангельска с грузом, предназначенным для доставки в устье Колымы. Проведя почти месяц в неустанной борьбе с тяжелыми льдами Карского моря, „Рабочий“ 14 сентября прошел проливом Вилькицкого в море Лаптевых, а затем в устье Колымы. Закончив там разгрузку, лесовоз не направился, как за год перед тем, обратно, а пошел дальше на восток и 9 октября прошел Берингов пролив. Зайдя в бухту Провидения и выгрузив там продовольствие для местного населения и для жителей побережья залива Креста, „Рабочий“ взял курс на юг и 4 декабря прибыл во Владивосток. 14 декабря „Рабочий“ пошел в заграничный рейс. Обогнув Азию с юга, лесовоз прошел Суэцким каналом в Средиземное море, вышел через Гибралтарский пролив в Атлантический океан и направился сначала во Францию, а потом в Англию, где взял грузы на Ленинград. 28 апреля 1937 года „Рабочий“ прибыл в ленинградский порт, пройдя за свое многомесячное плавание три океана и четырнадцать морей.

Пароходы „Ванцетти“, „Искра“, „Анадырь“ и „Сталинград“, совершившие в навигацию 1935 года сквозные плавания, прошли северным морским путем на всем его протяжении и в навигацию 1936 года: „Ванцетти“ и „Искра“ из Владивостока — первый в Лондон, а второй в Мурманск, а „Анадырь“ и „Сталинград“ — из Ленинграда во Владивосток. На этот раз сквозные плавания протекали менее благополучно. „Ванцетти“, продвигаясь в тяжелых льдах Карского моря к острову Диксону, 18 сентября обломал все лопасти своего винта. Смена лопастей была произведена, по примеру „Сибирякова“, в самый короткий срок героическими усилиями всей команды.

Число „сквозных“ плаваний обыкновенных грузовых пароходов в 1936 году увеличилось более, чем втрое: из Ленинграда во Владивосток кроме „Анадыри“ и „Сталинграда“ шли также лесовозы „Крестьянин“ и „Молотов“; общий тоннаж всех четырех судов 10000 тонн. С востока на запад прошли, как упоминалось, „Ванцетти“ и „Искра“. Кроме того были проведены три парохода Колымской экспедиции, два моторно-парусных бота („Капитан Поспелов“ и „Капитан Воронин“) и караван судов, шедших с „Литке“.

Из-за серьезности сложившейся ледовой обстановки начальник Главного Управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт, бывший на „Литке“ — „лидере“ каравана, вызвал для проводки судов к проливу Вилькицкого, кроме шедшего с караваном „Ермака“, еще и „Ленина“, назначенного для проводки судов Карской экспедиции, а потом и „Садко“ с „Седовым“, направлявшихся в море Лаптевых для научно-исследовательских работ. Суда Карской экспедиции проводил вместо „Ленина“ „Малыгин“, первоначальным заданием которого были гидрографические работы в проливе Вилькицкого.

На восток нужно было провести шестнадцать судов Ленско-Колымской экспедиции, сквозных и иных рейсов. Сопровождавшие их „Литке“, „Ермак“, „Ленин“, „Садко“ и „Седов“ почти весь август провели в тяжелой борьбе со льдами. Были предприняты воздушные разведки (летчиками Алексеевым и Козловым), но они не дали благоприятных результатов. Тогда было предписано „Сибирякову“, находившемуся у острова Уединения, прекратить там разгрузку и пройти в ледовую разведку к проливу Вилькицкого с северо-запада. 1 сентября „Сибиряков“ подошел к острову Домашнему и, сменив там зимовщиков, направился к югу, но вскоре застрял в тяжелых льдах и смог выйти из них только 5 октября.

Тем временем „Ермак“ и „Садко“, израсходовав почти весь свой уголь, перегрузили остатки его на „Литке“, а сами ушли на Диксон для бункеровки. Лишь „Седову“ удалось 29 августа продвинуться на восток. Вскоре он достиг мыса Челюскина, откуда направился дальше к островам „Комсомольской Правды“, чтобы сменить там зимовщиков. Пользуясь сообщениями, поступавшими от „Седова“, суда, шедшие с „Литке“, а позднее и суда, сопровождавшиеся „Лениным“, вышли изо льдов. 6 сентября „Литке“ прошел со своим караваном мыс Челюскина и, не встречая больше особых затруднений, 17 сентября оставил позади устье реки Колымы, а 23-го вошел в Берингов пролив.

Из-за тяжелых ледовых условий была отменена доставка с запада грузов в бухту Нордвик, и суда этой экспедиции, уже достигшие Диксона, были отозваны обратно.

Благополучному исходу транспортных операций на всем протяжении северного морского пути немало способствовали воздушные разведки, в особенности в области проливов Вилькицкого и Лонга, произведенные летчиками Молоковым, Алексеевым, Козловым, Каминским, Черевичным и др., а также четкая и налаженная работа полярных станций. В навигацию 1936 года из намеченных пяти радио-гидро-метеорологических станций удалось построить одну — на восточном берегу Северного острова Новой Земли в заливе Благополучия, куда пароход „Аркос" доставил зимовщиков. Кроме того, была „расконсервирована" самая северная советская станция на острове Рудольфа, где позднее была устроена база самолетов советской воздушной экспедиции на Северный полюс.

Из запланированных научно-иследовательских экспедиций в 1936 году состоялась только одна: высокоширотная экспедиция на „Садко", руководимая Р. Л. Самойловичем. Целью этой экспедиции было исследование „белого пятна" между 120-м и 160-м восточными меридианами, в сторону центрального полярного бассейна, и проверка существования „Земли Санникова". Попутно „Садко" должен был построить постоянную станцию на одном из островов де-Лонга. Но „Садко", как уже упоминалось, по обстоятельствам дела, был привлечен к проводке судов, следовавших на восток. Когда в начале сентября состояние льдов заметно улучшилось, и надобность в „Садко" миновала, время для работ в высоких арктических широтах в море Лаптевых было уже упущено. Тогда по распоряжению О. Ю. Шмидта „Садко" был отправлен на северо-запад для продолжения работ, начатых в этой области на том же корабле в 1935 году. По „западному варианту" своего плана экспедиция должна была исследовать область к востоку от Земли Франца-Иосифа, сделать попытку достижения здесь наиболее северных широт, затем построить постоянную станцию на острове Виктория (самая западная из арктических территорий СССР) и провести ряд научных работ в Гренландском море.

6 сентября „Садко" закончил погрузку угля на Диксоне и направился в северную часть Карского моря, дойдя без всяких затруднений до острова Визе, где были встречены слабо-сплоченные льды. Следуя на север, экспедиция открыла на 81° 15′ с. ш. и 72° 20′ в. д. новый остров, но вскоре была остановлена здесь непроходимыми льдами. Пришлось повернуть на запад к Земле Франца-Иосифа. В это время начальник строительства на острове Рудольфа — И. Д. Папанин, находившийся на „Русанове", обратился к „Садко" за помощью, так как „Русанов", совершавший в навигацию 1936 года уже второй рейс на Землю Франца-Иосифа, застрял в береговом льду у острова Рудольфа. „Садко" немедленно пошел на выручку собрата, во второй раз отказавшись от осуществления программы своих научных работ.

Десять дней пытался „Садко" пробраться к „Русанову", но тяжелые льды не давали судну продвинуться в желательном направлении. 21 сентября подул сильный северо-восточный ветер,

отжавший льды, и „Садко“ подошел к острову Джексона. Однако помощь „Русанову“ уже не понадобилась. Выйдя изо льдов, он направился к бухте Тихой, где встретился с пароходом „Герцен“ и передал на него часть своих грузов. Во время борьбы со льдами „Садко“ получил серьезное повреждение, обломав лопасть винта и согнув перо руля. В связи с этим начальник экспедиции счел необходимым направиться в Мурманск, куда и прибыл 29 сентября, выдержав напути свирепый шторм.

„Русанов“ же 1 октября снова прошел к острову Рудольфа, а затем, разгрузившись здесь и оставив зимовщиков, совершил плавание с научными целями до 82° 03′ с. ш., откуда повернул к Новой Земле, достигнув мыса Желания. После этого „Русанов“ направился в Архангельск, куда и прибыл 11 октября.

ЛЕНСКИЕ ОПЕРАЦИИ

До сих пор мы не упоминали особо о тех плаваниях коммерческих судов, которые имели целью достижение устья Лены — с запада, или устья Колымы — с востока. На этих судах перевозились различные хозяйственные и снабженческие грузы, что и составляло сущность так называемых Ленских или Колымских операций. Единство плана и обычная групповая проводка „ленских“ и „колымских“ судов, совершаемая всего один раз в навигацию, дают нам возможность выделить описание этих плаваний в отдельные разделы, начав с запада, т. е. с „Ленской операции“.

Первый опыт посылки грузовых пароходов из Архангельска в устье Лены, по вполне понятным причинам, мог быть произведен только после исторического похода „Сибирякова“. На следующий же год, в навигацию 1933 года, для этой операции, которой руководил Б. В. Лавров, были выделены пароходы „Товарищ Сталин“ и „Володарский“. Эти пароходы вместе с пароходом „Правда“, шедшим в бухту Нордвик в юго-западной части моря Лаптевых, под проводкой „Красина“ вышли 24 августа с острова Диксона к проливу Вилькицкого. Плавание каравана развивалось благополучно до острова Русского в архипелаге Норденшельда, затем суда встретились с большими ледяными полями. Эти поля были пройдены к 31 августа, хотя во время своих ледовых разведок „Красин“ потерял один винт.

Караван вместе с „Русановым“ и „Сибиряковым“ достиг мыса Челюскина, а на следующий день сюда же подошел „Челюскин“, так что у крайней северной оконечности Азии собралось одновременно семь советских судов. 1 сентября караван двинулся дальше и благополучно прибыл в бухту Тикси в устье Лены, где „Сталин“ и „Володарский“ произвели разгрузку, а затем в средине сентября вышли в обратный путь. У кромки льдов пароходы, к которым позднее присоединилась и „Правда“, были встречены „Красиным“, проведшим караван до пролива Вилькицкого.

Здесь оказалось, что пролив забит льдами, непроходимыми для грузовых пароходов даже с помощью ледокола. Пришлось остаться на зимовку, место для которой было выбрано у островов Самуила — ныне островов „Комсомольской Правды“ у северо-восточных берегов Таймырского полуострова.

Первое плавание судов Ленской экспедиции окончилось вынужденной зимовкой. Но все же этот опыт дал очень ценные результаты. Он показал, что такая операция вполне осуществима, хотя, быть может, суда типа обыкновенных лесовозов и недостаточно пригодны для плавания в арктических льдах. Через льды в проливе Вилькицкого, остановившие грузовые суда, без особых затруднений прошел „Русанов", предводимый „Красиным". Состояние льдов в 1933 году вообще было благоприятным. Это показывает пример проводки „Красиным" в устье Лены вслед за лесовозами речного парохода „Первая пятилетка". Надо полагать, что Первая Ленская экспедиция была бы осуществлена вполне успешно, если бы операция выполнялась дней на десять раньше, когда пролив Вилькицкого был еще проходим.

Вместе с командами зимовавших судов остался на зимовку и начальник экспедиции Б. В. Лавров, о полетах которого с Линделем и об их пешем походе на Северную Землю уже упоминалось. Остался на зимовку и геолог Н. Н. Урванцев с женой — врачом Е. И. Урванцевой. Во время этой зимовки Урванцев исследовал острова „Комсомольской Правды" и часть Таймырского полуострова, применив впервые в истории Арктики вездеходы. Урванцев и трое его спутников отправились в поход 20 марта 1934 года и прошли за три недели около 500 километров, причем работа вездеходов полностью оправдала себя. По словам Урванцева, „итоги маршрута доказали не только полную возможность работы автомашин в полярных условиях, но и выявили ряд преимуществ этого вида транспорта перед собаками и оленями".

После первого опыта использования вездеходов в Арктике они стали широко применяться в работе исследовательских партий в бухте Нордвик, на Чукотском полуострове, на мысе Челюскина. И. Д. Папанин привез с собой в 1934 году на мыс Челюскина два вездехода-амфибии и четверо саней-прицепов. Эти вездеходы с прицепами оказались весьма полезными при разгрузке парохода, привезшего на станцию разные строительные материалы и другие грузы. Работают ныне на острове Рудольфа и тягачи, которыми, как мы уже знаем, пользовались для стягивания стартующих с ледяной поверхности самолетов. В 1936 году инженер Томилин сконструировал аэросани — „снежный мотоцикл". Они легко разбираются и могут быть взяты на самолет. Рама мотоцикла поставлена на три лыжи — две спереди и одну сзади. Опыта использования такого мотоцикла в Арктике еще не было.

В связи с началом Ленских операций было признано необходимым построить ряд новых полярных станций на берегах и островах моря Лаптевых. Поэтому уже в 1934 году возникли станции в бухте Нордвик (на полуострове Юрунг-Тумус), на острове Встречном (бывш. Преображения), на полуострове Кигелях (в проливе Дмитрия Лаптева). Станция на острове Котельном, построенная в 1933 году очень примитивно (из-за недоставки всех строительных грузов), была переоборудована в 1935 году.

В 1933 году под руководством Н. Н. Урванцева была построена постоянная станция на островах „Комсомольской Правды", а затем — в бухте Марии Прончищевой, законченная в 1934 году.

На следующий год начали действовать постоянные станции на острове Мостах, у входа в бухту Тикси, и в устье реки Омолоя. Таким образом, к началу 1936 года в этой области работает десять полярных станций, считая станции на острове Большом Ляховском и в заливе Сого в бухте Тикси, построенные еще до похода „Сибирякова".

Суда Первой Ленской экспедиции были освобождены изо льдов ледорезом „Литке" 17 августа 1934 года во время его блистательного плавания северным морским путем с востока на запад.

Вторая Ленская экспедиция состоялась в 1934 году под руководством П. В. Орловского. В состав ее входили пароходы „Молотов", „Сакко" и „Байкал". С этим же караваном следовал на восток и речной буксир „Партизан Щетинкин", посылавшийся на усиление ленской речной флотилии. Ленский караван был проведен через льды „Ермаком" без всяких затруднений. Суда разгрузились в месте своего назначения и успели благополучно вернуться до образования сплоченных ледяных полей. В эту навигацию „Ермак" работал в арктических водах впервые после многолетнего перерыва.

Год спустя Третья Ленская экспедиция в составе пяти грузовых судов („Товарищ Сталин", „Молотов", „Сакко" и других) доставила из Мурманска в устье Лены, как мы уже упоминали, 14 000 тонн груза, вдвое больше, чем в 1934 году. Проводка этих судов, возложенная на „Ермака" и „Литке", была осуществлена вполне успешно

В навигацию 1936 года пять пароходов Четвертой Ленской экспедиции доставили грузы в бухту Тикси в более короткий срок, чем было назначено по плану, а затем, взяв уголь для „Ермака", вышли в обратный путь. „Ермак" встретил караван в море Лаптевых у кромки льдов и провел пароходы через пролив Вилькицкого на запад, сдав их для дальнейшей проводки ледоколу „Ленин".

КОЛЫМСКИЕ ОПЕРАЦИИ

Колымские экспедиции стали осуществляться на много лет раньше Ленских. Мысль о снабжении Колымского края с моря, из Владивостока, возникла в царской России вскоре после русско-японской войны 1904—1905 гг. Особое совещание, созванное по этому вопросу, высказало мнение, что организация коммерческого судоходства в северо-восточных водах Азии пока неосуществима, но изучение этой области путем посылки туда судов Главного Гидрографического управления — желательно. Мнение это было одобрено в правительственных кругах. В результате были совершены известные плавания „Таймыра" и „Вайгача", изучавших в течение нескольких лет, начиная с 1910 года, район Берингов пролив — устье Колымы. Почти одновременно съемкой чукотских берегов занималась экспедиция геолога И. П. Толмачева, прошедшего в 1909 году по сухопутью от Колымы до Берингова пролива. Тогда же геолог К. А. Воллосович нанес на карту береговую линию от устья реки Яны до реки Алазеи. В том же 1909 году в устье реки Колымы работал, как уже упоминалось в одной из предыдущих глав, Г. Я. Седов.

В результате обследования, произведенного Толмачевым и Седовым, в 1911 году Добровольным флотом был отправлен из Владивостока в Колыму первый грузовой пароход „Колыма". Этот пароход, называвшийся раньше „Проспер" и состоявший в списках норвежского торгового флота, потом свыше двадцати лет совершал колымские рейсы. В свое первое плавание „Колыма" вышла из Владивостока 16 июля 1911 года и меньше чем через месяц достигла устья Колымы. Обратный рейс был совершен тоже удачно, хотя пароход простоял неподвижно несколько суток во льдах. В общем все обошлось благополучно. Но условия плавания были очень тяжелыми,— навигационные карты не отличались даже приблизительной точностью. „Мы шли с закрытыми глазами,"— рассказывает о первом рейсе „Колымы" ее старший штурман Н. Мукалов.

После удачного опыта 1911 года были организованы регулярные рейсы грузовых пароходов из Владивостока в устье Колымы. Эти рейсы до 1932 года обслуживались пароходами „Колыма" и „Ставрополь"— одним из них в каждую навигацию. В 1918 году и за время с 1920 по 1922 год включительно, в связи с событиями, происходившими тогда на Дальнем Востоке, плаваний из Владивостока в Колыму не было. В 1919 году пароход „Ставрополь", не дойдя до Колымы, повернул обратно от мыса Шмидта и зазимовал в Колючинской губе одновременно с экспедицией Амундсена на „Мод", застрявшей у острова Айона близ Чаунской губы.

Первый колымский рейс под советским флагом был совершен в 1923 году „Ставрополем", С этого времени Колымские экспедициии проводятся ежегодно, причем с постройкой многих полярных станций на берегах Берингова и Чукотского морей, с использованием мощных „дежурных ледоколов" на восточном участке северного морского пути, с широким применением методов воздушной „ледовой" разведки — Колымские операции становятся делом столь же постоянным и обычным, как и операции Карские. В настоящее время на берегах Чукотского и Берингова морей работают следущие советские постоянные полярные радио-метеорологические станции: на мысе Шмидта (бывший Северный или Рыркарпий), построенная в 1933 году, на острове Врангеля (с 1929 года действовала нерегулярно до 1934), на мысе Сердце-Камень (1934), на мысе Уэлен (1933), в бухте Лаврентия (1934), в бухте Провидения (1933 г.), в заливе Креста (1935), на мысе Наварин (1934), в Анадыре (построена до революции, принята Главным Управлением Северного морского пути в 1935 году). С постройкой станции на мысе Чаплина в Беринговом проливе и станции Перевальной на одной из наиболее высоких вершин горного хребта, пересекающего Чукотку — на авиатрассе Анадырь — мыс Шмидта, восточный участок северного морского пути будет обслуживаться тринадцатью полярными станциями. До 1932 года здесь работала только одна — в Анадыре.

Семь зимовок колымских судов за двадцать два навигационных года (в 1914, 1919, 1924, 1929, 1931, 1932 и 1933 гг.), что составляет 31,5 процента всех плаваний, очевидно, останутся единственными в истории Колымских операций.

В 1932 году, в связи с начавшейся в Колымской области промышленной разработкой золотых месторождений, в устье реки Колымы надо было завезти 11 000 тонн разных грузов. Задание это было возложено на так называемую Северо-восточную экспедицию 1932 года в составе шести грузовых судов: „Анадырь“, „Север“, „Сучан“, „Микоян“, „Красный партизан“ и „Урицкий“, парусно-моторной шхуны „Темп“, четырех речных железных барж и двух паровых катеров-буксиров. Руководил экспедицией Н. И. Евгенов на ледорезе „Литке“, ведшем весь караван. В распоряжении командования было два гидро-



Пароход „Колыма“ во льдах

самолета с летчиками Кошелевым и Бердником. Из-за неблагоприятного состояния льдов караван достиг Колымы только 4 сентября, выйдя из Владивостока в конце июня — начале июля, и успел выгрузить только половину привезенных грузов. В конце сентября, когда выяснилась невозможность пройти в Берингов пролив, суда стали на зимовку в Чаунской губе. Пароход „Урицкий“ не успел войти в Чаунскую губу и был затерт льдами. Тщетно „Литке“ делал попытки освободить его: „Урицкому“ пришлось провести в дрейфующих льдах свыше девяти месяцев. Только в середине июля 1933 года его вывел изо льдов „Литке“.

Перезимовав в Чаунской губе, пароходы „Север“, „Анадырь“, „Микоян“ и присоединившийся к ним „Урицкий“ прошли в Колыму для окончательной разгрузки, а „Сучан“ и „Красный партизан“ вернулись во Владивосток. Туда же вернулись потом и „Урицкий“ с „Микояном“, пароходы же „Север“ (ходивший еще в устье Лены) и „Анадырь“ зазимовали вторично у мыса Биллингса. Они вернулись во Владивосток лишь летом 1934 года.

В 1933 году в Колымской операции участвовало четыре морских грузовых парохода и шхуна „Крестьянка". Все они, кроме парохода „Хабаровск", вернулись во Владивосток в ту же навигацию.

На трех зимовавших в 1933/34 гг. пароходах осталось около 170 пассажиров, не обеспеченных продовольствием. Часть из них была больна цынгой и находилась в тяжелом положении. Необходимо было принять энергичные меры для их эвакуации, которая и была поручена летчику Ф. К. Куканову, блестяще справившемуся со своим труднейшим заданием. Несмотря на плохую погоду и уже начавшуюся полярную ночь, Куканов за самый короткий срок перевез с зазимовавших пароходов на мыс Шмидта в Уэлен девяносто пассажиров.

В навигацию 1934 года колымский рейс совершили вполне благополучно четыре парохода, в следующем году — три, и кроме того два парохода обслуживали чукотское побережье. Все они целиком выполнили свои плановые задания. Это объясняется не только содействием Колымским экспедициям со стороны полярных станций района и летчиков, производящих во время навигации ледовые разведки, но и очень благоприятным состоянием льдов в навигацию 1934 и 1935 гг. К тому же участок Берингов пролив — устье Колымы обслуживается ныне ледоколом „Красин", прибывшим на Дальний Восток в связи с операцией по спасению челюскинцев.

Навигация 1935 года ознаменовалась для Колымы тем, что в этом году кроме обычной колымской „восточной" операции был использован и ее „западный" вариант. Уже упоминавшийся нами пароход „Рабочий" (им командовал капитан Панфилов) был отправлен в устье Колымы из Архангельска и, успешно выполнив свое задание, вернулся в Архангельск в ту же навигацию, затратив на плавание в оба конца всего 64 дня — впервые в истории Арктики! Совершенно небывалым был и ранний приход в Колыму рейсовых пароходов — „Анадырь" и „Сталинград" пришли туда 19 июля! Всего за навигацию 1935 года в устье Колымы было доставлено 12 500 тонн разных грузов.

В 1936 году пароходы „Свердловск", „Товарищ Красин", „Урицкий" и „Микоян" доставили различные грузы дальневосточным полярным станциям и факториям, а затем вернулись во Владивосток. Пароход „Смоленск", доставив в Колыму свыше 200 тонн грузов, прошел потом в бухту Тикси, взял там на буксир баржи, груженые лесом, и привел их в бухту Нордвик. Погрузив там несколько сот тонн соли, „Смоленск" направился на восток и благополучно прибыл во Владивосток, положив таким образом начало вывозу продукции нордвикских соляных разработок для дальневосточных рыбных промыслов, получавших ранее соль из черноморских портов СССР.

Суда Колымской экспедиции в навигацию 1936 года прошли на Колыму с запада. До этого времени снабжение Колымского края производилось с востока. Предварительно грузы завозились из европейской части СССР во Владивосток южным путем или по железной дороге и уж оттуда, после перегрузки, шли на судах Колымской операции по своему назначению. Путь Одесса — Владивосток — Колыма (12 700 миль) в четыре с поло-

виной раза длиннее пути Мурманск (или Архангельск) — Колыма (2800—2900 миль). Поэтому вполне естественно, что в настоящее время колымский („восточный") вариант уступил свое место „западному". При доставке грузов в Колыму с запада сокращается и удешевляется пробег их и по суше и по морю.

Мы столько раз говорили о различных рейсах между европейскими и дальневосточными портами СССР и между отдельными пунктами на протяжении северного морского пути, что, пожалуй, будет нелишним привести здесь небольшую, но очень интересную и показательную таблицу морских расстояний в арктическом секторе Союза (в милях):

Архангельск — Югорский шар	691
Югорский шар — остров Диксона	480
Остров Диксона — мыс Челюскина	465
Мыс Челюскина — бухта Тикси в устье Лены	630
Бухта Тикси — устье Колымы	654
Устье Колымы — бухта Провидения	865
Бухта Провидения — Петропавловск-на-Камчатке	1150
Петропавловск-на-Камчатке — Владивосток	1410
Всего	6345

Морская миля равна 1852 метрам или 1,15 английской статутной мили, равной 1609 метрам.

Расстояние от Мурманска до Владивостока примерно на 120 миль короче.

Колымский рейс 1936 года совершили три парохода — „Рабочий", „Правда" и „Володарский". Все они прибыли в устье Колымы 22 сентября, но не успели закончить разгрузку до прихода сюда „Красина" (1 октября). Поэтому часть грузов (около 1500 тонн) осталась невыгруженной. Пароход „Рабочий" по плану должен был вернуться в ту же навигацию на запад, как и в 1935 году, но из-за явного риска зазимовать вынужден был направиться на восток вместе с двумя пароходами под проводкой „Красина". До мыса Большого Баранова „Рабочий" шел на буксире у „Красина" из-за отсутствия угля. Здесь и „Рабочий" и „Правда" приняли уголь с „Красина" и дальше шли самостоятельно, но под проводкой ледокола. 5 октября остался позади мыс Шмидта, а 7 октября был пройден и Берингов пролив.

Кроме Колымских экспедиций с востока и запада, на крайнем восточном участке северного морского пути совершались и другие плавания, которые вкратце опишем ниже.

Наиболее интересным из них является Ленско-Колымская операция, т.-е. плавание грузовых пароходов между Леной и Колымой. Судоходство по Восточносибирскому морю, как известно, началось еще в XVII столетии, но затем постепенно замирало, пока не замерло окончательно в начале следующего века. С тех пор до наших дней здесь только изредка появлялись суда различных научно-исследовательских экспедиций. Грузовое судоходство между Колымой и Леной возобновилось

лишь при советской власти — в 1928 году, когда пароход „Колыма“ под командой капитана П. Г. Миловзорова прошел из Владивостока в Лену и обратно, пройдя путь от мыса Медвежьего у устья Колымы до бухты Тикси за 15 дней и в обратном направлении за 4 дня.

На следующий год та же „Колыма“, уже под командой В. П. Сиднева, пыталась повторить свой рейс. Выйдя из устья Колымы 25 июля, пароход 13 и 15 августа сделал две попытки пробиться в бухту Тикси, забитую непроходимыми льдами, а затем повернул обратно на восток, прибыв 19 августа в устье Колымы. Очевидно, Сиднев поспешил отступить перед льдами! Через несколько дней после „Колымы“ из устья Лены в пролив Лаптевых прошла парусно-моторная шхуна „Полярная звезда“, удачно справившаяся со всеми препятствиями. В начале сентября та же шхуна вернулась обратно в Тикси при вполне благоприятном состоянии льдов.

Ленско-Колымская, вернее Колымско-Ленская операция, не осуществленная „Колымой“ в 1928 году, привела к прекращению рейсов Владивосток — Лена. С 1933 года, после исторического плавания „Сибирякова“, пароходы с назначением в устье Лены стали ходить туда уже не с востока, а с запада.

В 1932 году из Лены в Колыму прошел грузовой пароход „Ленин“ под командой капитана А. Н. Бочека. Состояние льдов в этой области было весьма благоприятным. На следующий год совершил плавание из Колымы в Лену и обратно пароход „Север“, а шхуна „Темп“ прошла из Колымы в Лену.

Остановимся и на плавании советских судов к острову Врангеля. Мы уже упоминали, что первое плавание к этому острову под советским флагом было совершено в 1924 году на канонерской лодке „Красный Октябрь“ (бывший портовый ледокол „Надежный“, ныне ледокол „Давыдов“, названный так в честь гидрографа Б. В. Давыдова, известного своими работами в водах восточного участка северного морского пути и умершего в 1925 году — на следующий год после плавания „Красного Октября“, которым он руководил). Через два года к острову Врангеля подошел под командой П. Г. Миловзорова „Ставрополь“, доставивший туда начальника первой советской зимовки на острове Г. А. Ушакова с зимовщиками и десять семейств эскимосов и чукчей в количестве 51 человека.

В 1928 году „Ставрополь“, шедший на смену зимовщиков, не мог дойти до острова из-за тяжелых льдов. Но смену необходимо было произвести, так как у зимовщиков могло хватить продовольствия только до навигации 1929 года. Поэтому вместо „Ставрополя“ к острову Врангеля пошел в 1929 году „Литке“ под командой капитана К. А. Дублицкого, прибывший на Дальний Восток из Черного моря. „Литке“, промучившись пятнадцать суток в многолетних тяжелых полярных льдах к югу от острова Геральда, с огромным трудом подошел к острову, сменил Ушакова с его товарищами и оставил на острове А. И. Минеева.

Следующую смену должна была произвести шхуна „Чукотка“ в 1931 году. Но она погибла 30 июля во льдах Чукотского моря на 68° с. ш. и 177° 30′ з. д. Тогда в 1932 году на смену зимов-

щиков был отправлен пароход „Совет“, которому тоже не удалось дойти до острова. Об этом уже упоминалось выше. В 1933 году смену зимовщиков должен был произвести „Челюскин“. В результате А. И. Минеев и его жена были сняты с острова Врангеля только в 1934 году „Красиным“, доставившим туда новую партию зимовщиков.

В 1935 году смену зимовщиков на острове Врангеля произвел ледокол „Красин“, завезший на остров Врангеля различные грузы. Во время этого плавания было проведено по широкой программе обследование северной части Чукотского моря, давшее очень ценные научные результаты. Поход „Красина“ продолжался 100 дней, за которые было пройдено 9800 миль, из них 4350 в водах Чукотского моря, где к северо-востоку от острова Врангеля была достигнута 10 сентября наибольшая северная широта 73° 30′.

Навигация в Восточносибирском море обслуживается в настоящее время следующими советскими полярными станциями: на острове Четырехстолбовом (в группе Медвежьих островов), построенной в 1933 году, в устье Колымы у мыса Медвежьего (1935), на мысе Шелагском (1934), на мысе Биллингса (1935) и тремя станциями, работающими в районе, прилегающем к этому морю.

ПРОМЫШЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ СОВЕТСКОГО СЕКТОРА АРКТИКИ

Положение о Главном Управлении Северного морского пути, введенное в жизнь постановлением Совнаркома СССР от 22 июня 1936 года, так определяет задачи Управления:

„Главное Управление Северного морского пути при СНК Союза ССР (Главсевморпуть) имеет следующие основные задачи: окончательное освоение Северного морского пути от Баренцова моря до Берингова пролива; организация морских, речных, воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательской работы в Советской Арктике; развитие производительных сил и освоение естественных богатств крайнего севера; содействие хозяйственному и культурному подъему коренного населения крайнего севера и привлечение этого населения к активному участию в социалистическом строительстве.

„Районом деятельности Главного Управления Северного морского пути являются в европейской части Союза ССР острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части Союза ССР — территории севернее 62-й параллели“.

До сих пор в своем изложении мы касались исследования и изучения только тех водных пространств и только тех земель, островов и материковых областей, которые входят в условное географическое понятие „Арктики“, принятое нами и оговоренное в самом начале нашей работы. Как известно, в науке пользуются одним из следующих методов определения границы Арктики:

1. Астрономическое определение, когда за южную границу Арктики принимают северный полярный круг.

2. Климатическое определение, когда за южную границу ее применяют среднюю июльскую температуру в +10 градусов.

3. Геоботаническое определение, когда южной границей Арктики является северный предел лесной растительности.

4. Магнитное определение, когда граница эта совпадает с параллелью, идущей вокруг магнитного полюса, и положение которой обычно принимается по 65°.[1]

Включение в район деятельности Главного Управления Северного морского пути территорий азиатской части СССР севернее 62-й параллели возлагает на исследователя, желающего дать полную картину работ Управления со времени его образования до конца навигации 1936 года, обязанность изучить и описать все те научно-исследовательские экспедиции и деятельность всех тех органов Управления, которые работали в области между южной границей Советской Арктики (понимаемой в принятых нами условных пределах) и 62-й северной параллелью.

Ограничивая свою задачу историей исследования Арктики и Антарктики в обычно установленных их пределах, мы вынуждены предупредить читателя, что в нашей книге он не должен искать полного описания всей деятельности Главного Управления Северного морского пути, рассказа о том, как оно осуществляет решение задач, возложенных на него постановлением Совнаркома СССР. Из всех этих задач мы останавливаемся, будучи связаны целями и размерами нашей книги, только на первых трех, т.-е. на окончательном освоении северного морского пути, организации водных и воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательской работы в Советской Арктике. Но говорить об окончательном освоении северного морского пути без хотя бы краткого описания хозяйственной деятельности по промышленному освоению советского сектора Арктики было бы неправильно. Поэтому мы посвящаем данный раздел этой важной теме, к сожалению, касаясь ее лишь вскользь.

Почти пятилетняя работа советских полярников по освоению северного морского пути привела к тому, что фактически сейчас Главное Управление Северного морского пути превратилось в „своеобразный комплексный наркомат“ северного транспорта, хозяйства и культуры. В распоряжении управления есть замечательный ледокольный флот, состав которого в навигацию 1938 года должен еще увеличиться, речные флотилии, великолепные кадры полярных летчиков и большое хозяйство по всей территории Советской Арктики.

Еще в 1934 году ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР приняли специальное решение о мероприятиях по дальнейшему развитию северного морского пути и северного хозяйства. В силу этого решения материально-техническая база Управления была значительно укреплена. Ему были переданы трест Арктикуголь, норильские угольные и полиметаллические месторождения, рыбный комбинат и угольные месторождения в Анадыре, Оленеводотрест Наркомзема РСФСР, островное хозяйство Северного края (Новая Земля, острова Колгуев и Вайгач) и Сангарские угольные месторождения на Лене.

---

[1] Заимствовано из доклада О. Ю. Шмидта — „Исследование Арктики в Советском Союзе“ на Международном Географическом конгрессе в Варшаве в 1934 году.

В целях скорейшего освобождения от необходимости завозить огромное количество продовольственных грузов на крайний север, где к концу пятого года деятельности Главного Управления Северного морского пути будет работать целая трудовая армия в 50 тысяч человек, Управление должно найти и всячески развивать местные продовольственные ресурсы, создавать собственные земледельческие, оленеводческие и другие животноводческие совхозы и фермы, выявлять рыбные запасы и запасы морского зверя, одновременно организуя предприятия по их добыче или укрепляя колхозные рыболовные и зверобойные промыслы.

Уже сейчас, после еще очень неполного и далеко не законченного геологического исследования областей Советской Арктики, нам известно, что там есть каменный уголь, соль, нефть, вольфрам, платина, золото, молибден, графит, цинк, плавиковый и полевой шпаты и пр. Эти полезные ископаемые обнаружены только за первые годы деятельности советских геолого-разведочных экспедиций.

Можно с уверенностью предсказать, что ближайшие годы приведут все к новым и новым открытиям. Однако уже теперь началось хозяйственное освоение и промышленное развитие многих арктических районов.

Из них особое место занимает Шпицберген. Хотя географически Шпицберген лежит за пределами советского сектора Арктики, но хозяйственная деятельность там на советских угольных разработках „Арктикугля“ ведется советскими людьми по советским методам. Из всех других советских поселений в Арктике Баренцбург и Грумант-Сити наиболее благоустроены, сообщение с этими пунктами поддерживается регулярно и является установленным раз и навсегда. Собственно говоря, хозяйственная деятельность треста „Арктикуголь“ положительно ничем не отличается от деятельности любого советского хозяйственного предприятия на всем бескрайном пространстве СССР. Конечно, на Шпицбергене тяжелые климатические условия (но не более суровые, чем во многих районах Западной Сибири, а тем более Восточной Сибири) и особая специфика „полярной обстановки“ с четырехмесячной полярной ночью. Но во всем остальном обстановка работы на предприятиях „Арктикугля“ — обычная обстановка, в которой протекает деятельность трудящихся любого советского промышленного предприятия. Население Баренцбурга и Грумант-Сити уже во много раз превышает иностранное население всех остальных жилых мест на Шпицбергене. Все, что дает стахановское движение, его высокая производительность, его методы работы в СССР, полностью воспринимается и на Шпицбергене в советских рудниках, где, например, навалоотбойщик тов. Лохман при норме в 16 тонн угля отбил и навалил на конвейер 124 тонны, перекрыл всесоюзный рекорд тов. Перебийноса в Донбассе, а позднее выполнил 998 процентов плана, отбив и навалив за смену 156 тонн. Трест „Арктикуголь“ добыл в 1934 году 220 тысяч тонн угля, в 1935 году 400 тысяч, в 1936 году 480 тысяч тонн, увеличив добычу более чем вдвое за три года. Ныне шпицбергенским углем обслуживается весь советский северный флот.

Из других предприятий арктической угольной промышленности укажем Сангарские угольные копи (на Лене), давшие в 1934 году 12 600 тонн, в 1935 году 27 900 тонн и в 1936 году 35 000 тонн. Здесь добыча угля увеличилась за три года втрое. Незначительная разработка каменного угля ведется в Анадыре, где добыча идет целиком на нужды рыбоконсервного завода и населения.

Но пока арктическая горнорудная промышленность находится еще в зачатке, хотя ее, конечно, ждет блестящая будущность. Уже установлена нефтеносность огромных пространств в бухте Нордвик, где на полуострове Юрунг-Тумус экспедицией геолога Т. К. Емельянцева, организованной по инициативе Н. Н. Урванцева, обнаружены в 1934 году выходы жидкой нефти. Эксплоатация нордвикских нефтяных промыслов будет иметь громадное значение для судоходства по северному морскому пути и кроме того разрешит топливную проблему Якутии, в частности — района реки Лены. Там требуются многие тысячи тонн жидкого топлива, а доставляется туда пока лишь десятая доля этого количества. Большое экономическое значение имеет и разработка богатейших залежей каменной соли в Хатангской области. О вывозе соли из Нордвикских соляных месторождений мы уже упоминали, как и о разработке полиметаллических руд и плавикового шпата на Вайгаче и в Амдерме. Строится большой комбинат и в Норильске в районе между реками Обью и Енисеем.

Вывоз сибирского леса производится главным образом через Игарку, порт на реке Енисее, построенный в 1928 году. Здесь с 1931 года вырос мощный лесокомбинат, работающий на экспорт пиломатериалов. Через Игарку вывезено стандартов (один стандарт=265 куб. футам древесины) пиломатериалов: в 1930 году 2050, в 1931 году 7960, в 1932 году 17 570, в 1933 году 20 000, в 1934 году 22 500, в 1935 году 46 500, в 1936 году около 47 000; было заготовлено древесины в кубометрах: в 1935 году 147 300, в 1936 году 233 000. В экспортных операциях 1935 года участвовало 36 пароходов, из них один советский, в 1936 году тоже 36, из них три советских.

Создан Чукотский трест по эксплоатации естественных богатств Чукотского и Корякского национальных округов Дальневосточного края.

Развернута большая хозяйственная деятельность по рыбной промышленности, добыча которой составляла в 1935 году 49 600 центнеров, а в 1936 году 67 900 центнеров. Консервов было заготовлено в 1935 году 2 миллиона банок, в 1936 году 2 370 000 банок. Добыча песцов и пушной промысел в целом с каждым годом дают все больше и больше, причем одновременно идут борьба за качество пушнины и устройство заповедников в разных областях. К Главному Управлению Северного морского пути перешло и оленеводство. Оленье поголовье составляло: на 1 января 1935 года 133 500 голов, на 1 января 1936 года 134 000 и на 1 января 1937 года 154 200. Оленеводческие совхозы Управления должны стать рассадниками оленеводческой культуры. Вместе с тем ведется работа и по изучению собаководства и по организации собачьих питомников. Ездовая собака никогда не по-

теряет своего значения в Арктике как подсобное, а иногда и единственное средство передвижения.

Интересно привести некоторые данные по росту бюджета Главного Управления Северного морского пути. В 1933 году на расходы Управления было испрошено 40 миллионов рублей, из них 25 миллионов на капитальные вложения. В 1937 году бюджет его выражается уже в сумме 540 миллионов рублей. В 1933 году банковский кредит не испрашивался за ненадобностью. В 1937 году он достигает суммы 900 миллионов рублей. Но таков был общегосударственный бюджет всей царской России в 1892 году!

Всего на 1937 год Управлению ассигновано или предоставлено в порядке банковских кредитов почти полтора миллиарда рублей.

Все задачи по промышленному освоению советского сектора Арктики связаны с решением главной и основной проблемы — освоением северного морского пути. „Одни задачи необходимо решить для Севморпути,— скажем, уголь нужно добывать, чтобы можно было плавать по северному пути. Другие задачи невыполнимы без Севморпути, — например, нельзя добывать металл на нижнем Енисее или нефть или соль в устье Хатанги без Севморпути. Вокруг этой проблемы группируются все остальные. Этого мы забывать не должны".[1]

Объединенные усилия советских полярников — ученых, моряков, летчиков, зимовщиков — должны обеспечить в самом ближайшем будущем возможность развертывания и упрочения всех мероприятий, имеющих своей целью мощное хозяйственное развитие и промышленное освоение Советской Арктики!

СОВЕТСКАЯ ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ И ПУТИ СЕВЕРА

Мы уже говорили о том, что первым авиатором, поднявшимся на самолете над арктическими льдами, был русский военный летчик Нагурский, совершивший несколько полетов у берегов Новой Земли в августе 1914 года на гидросамолете „Морис Фарман II". Правда, самолет был взят в полярную экспедицию еще за год до полетов Нагурского — на судах Вилькицкого „Таймыр" и „Вайгач". Но участник этой экспедиции летчик Александров не мог подняться на воздух, и самолет был превращен в аэросани.

Инициатором арктических полетов в СССР явился летчик Б. Г. Чухновский, участник спасательной экспедиции 1928 года на „Красине". В 1924 году по его настоянию был взят поплавковый самолет для обслуживания гидрографических работ у Новой Земли.

На этом самолете („Ю-20") Чухновский совершил девять полетов, общей продолжительностью в 13 часов. В полетах принимали участие в качестве наблюдателей Н. И. Евгенов, Н. В. Пинегин, И. Д. Жонголович.

---

[1] О. Ю. Шмидт — Наши задачи по освоению Арктики. Сборник „За освоение Арктики". Л. 1935.

В следующем году к лётным работам в области Новой Земли были привлечены уже два самолета, того же типа „Ю-20“. Они были доставлены на станцию Маточкин шар лётом из Ленинграда и провели в пути 25 суток. На головном самолете летел Чухновский с механиком Санаужак, а на втором — морской летчик О. А. Кальвиц (погибший в 1931 году вместе с бортмехаником Леонгардом при аварии самолета в Жиганске, во время перелета из Якутска в Булун). У Маточкина шара обоими самолетами было совершено десять полетов, очень облегчивших проводку судов Карской экспедиции. Всего летчики провели в воздухе десять часов с минутами.

В 1926 году гидросамолет „Ю-13“ с летчиком О. А. Кальвиц находился на пароходе „Ставрополь“, доставившем первых зимовщиков на остров Врангеля. Во время пребывания экспедиции здесь О. А. Кальвиц совершил несколько разведочных полетов с наблюдателем Г. А. Ушаковым.

В том же году начались первые полеты в северной части Белого моря по обслуживанию зимних зверобойных промыслов. Инициатором этих полетов был летчик М. С. Бабушкин, впоследствии участник спасательной экспедиции на „Малыгине“ в 1928 году и похода „Челюскина“ в 1933—1934 гг., а ныне один из летчиков, принимавших участие в советской воздушной экспедиции на северный полюс.

Впервые в истории арктического исследования Бабушкин произвел благополучную посадку на ледяную поверхность. Через два года во время поисков участников экспедиции Нобиле он совершил уже пятнадцать посадок на морской дрейфующий лед. Некоторые из них были вынужденными. Вот как описывает Бабушкин такую посадку:

„Невероятно мучительной была эта посадка. Раз пять приходилось кружиться над льдиной. То, что показалось бы ясным в хорошую погоду, в тумане исчезло. Ропаки и торосы сливались со снегом, и сверху совершенно не было видно того, что могло погубить самолет“.

До полетов Бабушкина взлет с поверхности дрейфующих льдов и посадка на нее никем никогда не производились. Это считалось или слишком опасным, или просто неосуществимым.

С 1926 года промысел гренландского тюленя в Белом море регулярно обслуживается авиацией. К зверобойной экспедиции прикрепляются на весь сезон один или два самолета. Центральной авиабазой является остров Моржовец, кроме того работает ряд вспомогательных баз на Канинском, Зимнем, Терском и Лямицком берегах. Специально построенные береговые радиостанции держат авиабазы в курсе работ зверобойных судов. Самолеты „Сталь-2“ обычно поднимаются на лыжах с замерзших озер на берегу. В сезон 1937 года предполагается провести опыт базирования самолетов во время промысла непосредственно на ледокольный пароход, служащий лидером для промысловой флотилии.

В 1927 году по плану, предложенному Г. П. Красинским, самолеты участвовали в рейсе парохода „Колыма“, прошедшего, как уже упоминалось, из Владивостока в устье Лены и обратно в одну навигацию. На палубе парохода находились два

гидросамолета — биплан „Савойя“ и моноплан „Юнкерс“. При подходе к мысу Шмидта самолеты были собраны и затем спущены на воду. В течение 15 — 17 июля руководимая Г. Д. Красинским лётная группа в составе летчиков Е. М. Лухта и Е. М. Кошелева и бортмехаников Ф. И. Егера и Г. Т. Побежимова совершила полет на остров Врангеля. По возвращении на материк самолеты были снова погружены на „Колыму“ и доставлены в Тикси, откуда они 8 августа вылетели через Булун, Жиганск, Якутск, Витим и Киренск в Иркутск, прибыв туда 28 августа. За время полета было покрыто 5177 км, из них 4922 над рекой Леной. Это были первые самолеты, пролетевшие над Якутской автономной республикой. Экспедиция Красинского была организована Осоавиахимом и доказала полную возможность осуществления длительных полетов на крайнем севере. В результате ее уже в 1928 году была организована постоянная воздушная линия между Иркутском и Якутском. Несмотря на новизну дела и организационные недостатки и промахи, по этой линии было перевезено за первый же год 135 пассажиров и 2500 кг почты и грузов, причем самолеты покрыли 107 600 км, летая не только летом, но и зимой, несмотря на крайне тяжелые климатические условия. Бывали случаи, когда самолеты вылетали при лютых морозах, доходивших до — 60° Ц!

Это была трудная школа для авиаторов, но именно в ней закалялись и воспитывались лучшие советские полярные летчики — Герои Советского Союза!

В том же 1928 году неутомимый Г. Д. Красинский выступил с планом новой воздушной экспедиции — из Владивостока до Архангельска и Ленинграда вдоль северного морского пути. В распоряжение экспедиции был передан мощный гидросамолет „Советский Север“, доставленный во Владивосток из Черного моря. 16 июля Красинский вылетел в свой смелый полет с пилотом А. А. Волынским, летчиком-механиком Е. М. Кошелевым, наблюдателем Н. Н. Родзевичем и бортмехаником С. И. Борисенко. Кроме задач летно-навигационного характера, экспедиция должна была разрешить некоторые географические вопросы, между прочим посетить берега Северной Земли.

Перелет этот кончился неудачей. „Советский Север“ благополучно прилетел 3 августа в Петропавловск-на-Камчатке, но, вылетев отсюда 6 августа, не проник дальше Колючинской губы, где его 22 августа разбило бурей, когда он стоял в глубине бухты на якорях. Из 14 000 км маршрута было покрыто лишь 6000 км.

„Советский Север“ погиб из-за неблагоприятной погоды, чрезвычайно затруднявшей длительный полет, но главной причиной катастрофы была полная необследованность пути в аэронавигационном отношении. Подобно „Колыме“, шедшей когда-то вслепую, „Советский Север“ тоже пустился в путь над совершенно неисследованными пространствами. Для осуществления такого ответственного полета надо было провести сначала большую и тщательную подготовительную работу.

В 1929 году был совершен полет на остров Врангеля, организованный, во-первых, для освещения области от Берингова пролива до устья Лены с целью выяснения возможностей вывоза

воздушным путем пушнины, заготовлявшейся тогда на пушных факториях Госторга; во-вторых — для установления связи с советской колонией на острове Врангеля. Воздушная экспедиция в составе летчика О. А. Кальвиц, бортмеханика Леонгарда и Г. Д. Красинского выполнила свое задание на самолете „Юнкерс В-33“ за время с 25 июля по 20 августа, пробыв в воздухе 41 час и покрыв расстояние в 5450 км. Самолет был доставлен на пароходе в залив Лаврентия и здесь собран. 31 июля экспедиция вылетела с мыса Шмидта на остров Врангеля и произвела там посадку в бухте Роджерс. Вернувшись на материк, самолет направился через Нижнеколымск в Русское устье на реке Индигирке, а затем совершил перелет на остров Ляховский. Здесь был взят бензин, после чего экспедиция опять вернулась на материк и повернула на юго-запад к Булуну, куда и прибыла 18 августа.

От продолжения полета пришлось отказаться из-за поломки вала. В начале сентября самолет был погружен на баржу, а летчик Кальвиц пересел на аэроплан летчика Галышева, прилетевшего из Якутска вместе с механиком Эренпрейсом на поиски экспедиции. Вылетев 17 сентября из Булуна, летчики в тот же день к вечеру прибыли в Якутск, покрыв расстояние в 1400 километров, а затем направились в Иркутск, прибыв туда через несколько дней.

Полет „Юнкерса В-33“ дал возможность изучить лётные условия в очень обширной области Советской Арктики и ознакомиться с удобными для посадок местностями от мыса Дежнева до устья Лены.

С того же 1929 года началось регулярное обслуживание Карских экспедиций самолетами. Первые полеты здесь совершил Чухновский, осветивший южную часть Карского моря на самолете Дорнье-Валь, а позднее сделавший попытку пролететь к берегам Северной Земли. Самолет был доставлен на Новую Землю из Севастополя лётом. В состав команды входили пилоты Чухновский и Г. А. Страубе, летчик-наблюдатель А. Д. Алексеев и механик А. С. Шелагин. В кампанию 1930 года Карская операция обслуживалась уже тремя самолетами Дорнье-Валь. Самолет „Комсеверпуть № 1“ под командой Чухновского обследовал состояние льдов между устьем Енисея и островом Белым. Повторение попытки достигнуть Северной Земли и в этом году не удалось.

Самолет „Комсеверпуть № 2“, под командой И. К. Иванова, прилетевший в Югорский шар из Одессы, совершил над Карским морем 12 полетов, покрыв в общей сложности (за полярным кругом) расстояние в 10 600 км и обследовав площадь в 1 200 000 кв. км.

Самолет „Комсеверпуть № 3“, с пилотом А. Д. Алексеевым, летал над Карским морем четыре раза, при общей продолжительности полетов в 24 часа.

Почти одновременно с этими полетами в Якутской автономной республике в результате работ воздушной экспедиции Притулюка при участии пилота М. Слепнева и бортмеханика Фариха было организовано воздушное сообщение с Алданом по линии Якутск — Незаметный — Невер.

При проведении Карской операции 1931 года ледовые разведки в Карском море производились Чухновским на самолете „Комсеверпуть № 1“ и Алексеевым на „Комсеверпуть № 3“. И в этом году Чухновским была предпринята тщетная попытка достигнуть Северной Земли. На следующий год ледовой разведкой в этой области занимался летчик Алексеев на гидросамолете Дорнье-Валь „СССР Н-2“. Во время полетов Алексеева были впервые достигнуты по воздуху мыс Челюскина, а потом и Северная Земля, где пилот произвел посадку у станции на острове Домашнем. Одновременно с Алексеевым Карскую операцию обслуживал и летчик Л. М. Порцель на гидросамолете „СССР Н-3“. Во время одного из полетов вблизи Маточкина шара гидросамолет был подхвачен сильным вихрем и упал в море с высоты километра. Вся команда самолета — пилот Л. М. Порцель, его помощник Дельфонс и летчик-наблюдатель Ручьев погибли.

В 1933 и 1934 гг. А. Д. Алексеев продолжал свою блестящую работу в Карском море, летая на самолете „СССР Н-2“, и совершил несколько замечательных полетов на восток от Диксона до архипелага Норденшельда и до пролива Вилькицкого. В 1934 году Алексеев обслуживал, кроме Карской, еще и Вторую Ленскую экспедицию и затем снял зимовщиков с острова Домашнего вместе с „гостившими“ там Б. В. Лавровым и И. Линделем.

В том самом году, когда О. А. Кальвиц впервые в истории пролетел от Берингова пролива до устья Лены на самолете „В-33“, пароход „Ставрополь“, возвращавшийся под командой капитана П. Г. Миловзорова из устья реки Колымы на восток, вынужден был зазимовать у мыса Шмидта из-за очень тяжелого состояния льдов в Чукотском море. На „Ставрополе“ кроме команды было тридцать пассажиров, многие из которых были больны. Опасно заболел и капитан Миловзоров. Для вывоза пассажиров с парохода была организована воздушная экспедиция под руководством К. А. Дублицкого; лётной частью ведал пилот М. Г. Слепнев. В конце ноября 1929 года в бухту Провидения было доставлено на „Литке“ два самолета „В-33“ с летчиками В. Л. Галышевым и Ф. Б. Фарихом, бортмехаником И. М. Эренпрейсом, бригадиром Бочарниковым и мотористом Агеенко.

Немедленно по сборке машин было предпринято несколько кратковременных полетов, но мысль о полете к мысу Шмидта пришлось отложить до наступления более светлого времени. Лишь 27 января 1930 года экспедиция оставила бухту Провидения и через два дня снизилась у мыса Шмидта. Летчик Галышев в течение февраля, марта и апреля совершил три полета к „Ставрополю“ и вывез его пассажиров в бухту Лаврентия. Пять человек было эвакуировано на собаках.

Одновременно со „Ставрополем“ у мыса Шмидта зазимовала с грузом пушнины американская шхуна „Нанук“ промышленника Свенсона. Зимовка „Нанук“ грозила причинить Свенсону большие убытки, и потому он, с разрешения советского правительства, надумал вывезти пушнину в Америку воздушным путем. Вывоз этого груза взяло на себя американское транспортное

воздушное общество „Аляска-Эр-уэйс“, директором которой был знаменитый летчик Бен Эйельсон, совершивший в апреле 1928 года вместе с Уилкинсом трансполярный перелет от мыса Барроу на северном берегу Аляски до Шпицбергена.

Эйельсон лично поспешил на помощь „Нанук“ с двумя самолетами,— вторым управлял летчик Дорбанд. В конце октября 1929 года американцы прилетели на мыс Шмидта, а уже 5 ноября снова были на Аляске. Через пять дней летчики вылетели во второй раз, но плохая погода заставила Дорбанда повернуть обратно, самолет же Эйельсона с ним самим и бортмехаником Борландом пропал без вести.

На поиски пропавших вылетели еще два самолета с летчиками Гильомом и Кроссеном, прилетевшие на мыс Шмидта в самое темное время полярной ночи — 21 и 22 декабря. Целый месяц американцы безуспешно разыскивали исчезнувший бесследно самолет Эйельсона, пока, наконец, 26 января Кроссен, пролетая над тундрой, не заметил торчавшего из-под снега крыла машины. Кроссен снизился, но не приземлился, и успел рассмотреть, что крыло безусловно от самолета системы „Гамильтон“, на котором летал Эйельсон.

Когда советские летчики прилетели на мыс Шмидта, Кроссен предложил Слепневу принять участие в поисках. 30 января оба отправились на место катастрофы на американском самолете. Под руководством Слепнева здесь были начаты систематические раскопки, но лишь через тринадцать дней они увенчались успехом: один из матросов, раскапывая снег, увидел человеческую ногу. То был труп Борланда. Через четыре дня был найден и труп Эйельсона. Останки погибших были привезены на мыс Шмидта на самолете с траурным убранством. 4 марта американский самолет „Ферчайльд“, взяв на мысе Шмидта тела погибших, доставил их на Аляску. По распоряжению советского правительства, до города Фербенкса траурный самолет сопровождали на советском самолете Слепнев и Фарих. Советская страна почтила таким образом память Эйельсона, трансполярный перелет которого останется навеки одной из блестящих страниц в истории авиации.

За время пребывания советских летчиков на чукотском побережье ими был совершен ряд полетов, причем один только Галышев пробыл в воздухе 37 часов 50 минут, покрыв расстояние в 5600 км.

В 1931 году летчик Ф. В. Фарих с бортмехаником В. В. Цыганковым совершили перелет в зимнее время от Красноярска до Дудинки и обратно вдоль Енисея на легком учебном самолете с мотором, уже построенным в СССР. За 35 лётных часов было покрыто около 4400 км, причем полет, начавшийся 27 января, был закончен 11 марта. Другая воздушная экспедиция — летчика И. В. Михеева с бортмехаником Монаховым — доставила в Москву при температуре, падавшей до —40° Ц, пушнину из Тобольского района.

В 1933 году Куканов, об эвакуации которым пассажиров с зазимовавших у мыса Биллингса судов мы уже говорили, совершил два полета с мыса Шмидта на остров Врангеля. Тогда же на Врангель летал и С. Леваневский.

Таковы были этапы работы советских летчиков в Арктике, такова была та трудная школа, в которой они набирались знания и опыта. Этой подготовкой в значительной степени объясняются блестящие успехи героической семерки советских летчиков, вывезших экипаж и команду „Челюскина“ со льдов Чукотского моря!

В 1935 году был совершен ряд изумительных воздушных экспедиций в зимнее время из Москвы в различные районы Арктики. В. Л. Галышев перелетел из Москвы в бухту Тикси за время с 31 января по 16 марта, покрыв расстояние в 10 500 км. В. С. Молоков совершил перелет из Москвы на остров Диксон с 11 февраля по 19 марта, пролетев 13 000 км. Самолеты М. В. Водопьянова и Я. Линделя с бортмеханиками Бассейном и Игнатьевым и радистом Ивановым и Жуковым покрыли 14 000 км, пролетев от Москвы до мыса Шмидта, причем Водопьянов слетал еще и на остров Врангеля, доставив туда почту. Ф. В. Фарих летал из Москвы в бухту Варнека на острове Вайгаче и затем оттуда в Маре-Сале на полуострове Ямале, где был взят на самолет заболевший радист.

В. С. Молоков за время с 16 июля по 12 сентября 1935 года на гидросамолете „П-2“ пролетел 21 000 км по маршруту Красноярск — Якутск — Нижнеколымск — Медвежьи острова — мыс Шмидта — Уэлен — остров Врангеля — район „Земли Андреева“ — мыс Шмидта — Игарка. В следующем году В. С. Молоков совершил круговой арктический перелет на гидросамолете „СССР Н-2“ и покрыл свыше 26 300 км, пролетев из Красноярска через Камчатку, вдоль Чукотских берегов, вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана и достигнув Москвы, где был восторженно встречен трудящимися красной столицы.

Перелет В. С. Молокова начался 22 июня; на борту самолета кроме него были бортмеханик Г. Т. Побежимов, его помощник В. И. Мишенков, штурман А. А. Ритсланд, трое работников Главсевморпути и корреспондент „Правды“. Вылетев из Красноярска, самолет прошел над Енисеем, Ангарой и Леной до Якутска, отсюда до порта Аян на Охотском море, затем направился на Чукотку через бухту Ногаево — Петропавловск-на-Камчатке — Усть-Камчатку — Командорские острова. Дальнейший маршрут экспедиции был: Уэлен — залив Лаврентия — мыс Шмидта — остров Врангеля — устье Колымы — бухта Тикси — Хатанга — остров Диксон — остров Вайгач — Архангельск — Москва, куда самолет прилетел 19 сентября. История авиации не знает другого такого перелета, совершенного на одном самолете на протяжении почти 30 000 км пути, да еще какого! Туманы, метели, совсем неисследованные или малоизученные области, труднейшие климатические условия!

„Многие не представляют себе, что значит в полете попасть в сплошной туман,— рассказывает В. С. Молоков.— Пилоту не видно ни моря, ни берега, ни неба. Кругом все обволакивает липкая муть, угрожающая самолету обледенением. На носу и в кромках плоскостей появляются тревожные льдинки. Все это часто сопровождается дождем, сильным встречным ветром, с которым приходится единоборствовать, как со злейшим врагом. Одолевает болтанка, самолет бросает на триста-четыреста метров“.

И все же, несмотря на громадные трудности, сквозной Великий северный воздушный путь был пройден, пройден с востока на запад без всяких аварий, поломок или вынужденных посадок из-за неисправности материальной части.

В. С. Молоков по прибытии в Москву получил приветствие товарища Сталина, который пожелал замечательному советскому летчику новых успехов. И эти новые успехи не заставили себя долго ждать, как мы увидим ниже!

По постановлению ЦИК СССР, весь экипаж гидросамолета „СССР Н-2“ и его пассажиры были награждены орденами за исключительное мастерство при облете в труднейших условиях впервые всей территории крайнего севера и трассы северного морского пути от Берингова пролива до Белого моря. Кроме того, экипаж самолета получил денежные награды.

В связи с воздушными экспедициями последних лет на крайнем восточном участке северного морского пути следует отметить, что еще в июне 1931 года из Владивостока была отправлена на пароходе „Лейтенант Шмидт“ так называемая Восточнополярная экспедиция Аэрофлота, под руководством И. А. Ландина, для изыскания воздушного пути между Беринговым проливом и устьем Лены. В распоряжении экспедиции были два „кавасаки“ — мореходные катера японского типа — „Уэлен“ и „Лена“, а затем и моторный бот „Пионер“. Выгрузившись 23 июля у мыса Инцова, экспедиция приступила к своей работе, которая продолжалась два года. За это время были составлены авиакарта и авиалоция всего побережья от мыса Дежнева до устья реки Индигирки. Тот же И. А. Ландин в 1933 году руководил топографическими и гидрологическими работами Западнотаймырской экспедиции, в составе парусно-моторного бота „Белуха“ и моторных ботов „Сталинец“ и „Гыдаяма“, в районе от мыса Михайлова до островов Крузенштерна.

Работы Ландина содействовали освещению одного из труднейших участков воздушной трассы северного пути.

В результате огромного и самоотверженного труда советских полярных летчиков, пионеров арктической авиации, оказалось возможным уже в 1935 году открыть регулярное зимнее воздушное сообщение по следующим авиалиниям:

1. Красноярск — Игарка — Дудинка — Хатанга — Нордвик.
2. Красноярск — Игарка — Дудинка — Усть-порт — Гольчиха — остров Диксон.
3. Москва — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — острова Шантарские — Аян — Охотск — Ногаево — Гижига — Анадырь — бухта Провидения — Уэлен — мыс Шмидта.
4. Иркутск — Якутск — Жиганск — Булун — Тикси.
5. Москва — Архангельск — Усть-Цыльма — остров Вайгач.
6. Тюмень — Сале-Харт (бывш. Обдорск) — и в случае требования — Новый порт.
7. Красноярск — Дудинка.

Советская полярная авиация с каждым годом достигает все новых и новых успехов, а темпы ее развития непрерывно повышаются. За первое зимнее полугодие 1934 года советские самолеты налетали 932 часа, покрыв 146 500 км. Осенью 1935 года О. Ю. Шмидт доносил партии и правительству о том, что со-

ветские полярные летчики за 9 месяцев освоили 8 новых авиатрасс длиною 8570 км и налетали 1150 000 км, перевозя почту, пассажиров и грузы.

В ноябре 1936 года тов. Шмидт отмечает в своем рапорте, что успеху арктической навигации этого года в значительной степени способствовала работа полярных летчиков. Они перевезли за отчетный год 5400 пассажиров (2509 в 1935 году), 900 тонн разных грузов (116 тонн в 1935 году) и налетали 12 900 часов, покрыв 2 238 000 км.

К сожалению, огромная героическая работа советских полярных летчиков, протекающая в труднейших, а на некоторых линиях (Иркутск—Якутск) и в небывало тяжелых климатических условиях, потребовала в 1935—1936 гг. несколько человеческих жертв... 18 декабря 1935 года с мыса Шмидта вылетели два самолета „Н-43" с начальником чукотской авиагруппы Г. Н. Волобуевым, пилотом Буториным и бортмехаником Богдашевским и „Н-42", имея задание — произвести очередную разведку воздушного пути мыс Шмидта—Анадырь. Самолет „Н-42" (имевший радиоустановку) остался на небольшой ремонт в Ванкареме, а самолет „Н-43" при хорошей погоде вылетел один (без радиоустановки) в залив Креста, куда не прибыл. Лишь 3 мая 1936 года геолог Кремчуков нашел в верховьях реки Амгуемы разбитый самолет „Н-43". Неподалеку была обнаружена палатка, а в ней труп Богдашевского, повидимому умершего от голода, записка Волобуева и акт об аварии самолета, в котором сообщалось, что полет происходил в сплошном тумане и при снегопаде. Аэроплан ударился крылом о скалу и разбился, но экипаж уцелел. Оставив в палатке Богдашевского, ведшего дневник до 2 февраля, Волобуев с Буториным ушли на розыски жилья. Следы их еще не обнаружены...

26 января 1936 года трагически погиб на пути из Якутска в Иркутск полярный летчик К. Г. Неронен. Попав в полосу сплошной темноты, Неронен повел свой самолет „Н-6" на вынужденную посадку в непроходимой тайге и, спасая жизнь пяти пассажиров, пожертвовал своей, врезавшись при приземлении передней частью самолета в густой лес. 23 августа того же года на Енисее разбился двухмоторный самолет, возвращавшийся с севера под управлением известного летчика Куканова. При аварии погибло одиннадцать человек,— пилот и два пассажира остались целы.

Но 1936 год ознаменовался и рядом блестящих побед, одержанных советскими летчиками над стихиями! „Герои Советского Союза и те, кто еще заслужит это великое звание, не успокаиваются на достигнутом. Они учатся, они упорно работают над собой, они видят перспективу новых задач и, как Молоков, как Леваневский, как Коккинаки, не почивают на лаврах, а одерживают одну победу за другой. Это и есть люди сталинской закалки, сталинского воспитания!" [1]

20 июля в 5 часов 45 минут утра с аэродрома под Москвой поднялся на воздух советский самолет с пилотом Валерием Чкаловым, вторым пилотом Георгием Байдуковым и штурманом

* Из передовой ЦО „Правда" от 20 сентября 1936 года.

Александром Беляковым, с заданием пролететь без посадки по маршруту Москва—Баренцово море—Земля Франца-Иосифа—мыс Челюскина до Петропавловска-на-Камчатке. В дальнейшем при наличии благоприятных условий погоды самолет мог продолжать свой полет по направлению Николаевск-на-Амуре — Чита.

Конечно, из Москвы на Дальний Восток, на Камчатку есть более короткий и легкий путь, но трем отважным советским летчикам было указано совершить полет особой трудности — по своей неиспытанности более сложный, чем, скажем, перелет трансполярный. И самым ответственным в их задании было условие совершить этот полет без посадки!

Уже за 75-й параллелью летчики получили такую телеграмму, влившую в них новый запас энергии, новые силы:

„Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой Советской Страны. Желаем вам успеха. Крепко жмем ваши руки. Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Димитров".

Экипаж самолета великолепно справился с поставленной перед ним задачей: по заданному маршруту было пройдено 8774 км и 600 км в обход циклонов в районе Северной Земли и Охотского моря. Во время пути летчикам приходилось преодолевать исключительные трудности! В области около Северной Земли самолет летел среди многоярусной облачности, идя в течение пяти часов на высоте более 4000 метров при встречном ветре, достигавшем скорости 70 км в час.

Долетев до Петропавловска-на-Камчатке, самолет направился к Николаевску-на-Амуре, но в Охотском море попал в циклон с густым туманом и сплошной облачностью, результатом чего явилось обледенение аппарата. Получив об этом сведения, нарком тяжелой промышленности Орджоникидзе отдал приказ Чкалову — прекратить полет, считая, что задание уже выполнено. 22 июля в 14 часов 20 минут по московскому времени Чкалов телеграфировал в Москву: „Произвели посадку у Николаевска..."

Самолет, руководимый тремя отважными сынами Советского Союза, пробыл в воздухе 56 часов 20 минут и благополучно приземлился к западу от Николаевска-на-Амуре на маленьком прибрежном островке Удд, по постановлению правительства СССР переименованном потом в остров Чкалова.

Полетом Чкалова, Байдукова и Белякова по их отныне историческому маршруту, названному летчиками „Сталинским", побит мировой рекорд на дальность полета без посадки, установленный французскими летчиками Росси и Кодосом и равнявшийся 9106 км, покрытым при гораздо более благоприятных климатических условиях.

Подвиг экипажа самолета отмечен высокой наградой. ЦИК СССР постановил наградить Чкалова, Байдукова и Белякова за героический беспосадочный дальний полет по маршруту Москва — Северный Ледовитый океан — Камчатка — Николаевск-на-Амуре в исключительно трудных условиях Арктики и неизученных районах Дальнего Севера, за проявленные при этом выдающееся мужество и мастерство орденом Ленина, присвоить им звание Героев Советского Союза и выдать единовременную денежную награду.

Все трое летчиков вернулись в Москву на своем замечательном самолете, и путь их через беспредельные пространства СССР и торжественная встреча на московском аэродроме, в которой участвовали руководители партии и правительства во главе с И. В. Сталиным, были ознаменованы бесконечными овациями, приветствиями и поздравлениями миллионов трудящихся нашей страны.

Не успел еще утихнуть восторг при встрече новых героев Советского Союза, как Красная столица начала готовиться к новой, не менее радостной и торжественной встрече. Заканчивался еще один исторический перелет — С. Леваневского и В. Левченко, вылетевших 5 августа из Лос-Анжелоса в Калифорнии на гидросамолете „СССР Н-208" и пролетевших по западному побережью Северной Америки, затем через Аляску, Берингов пролив и далее по трассе Великого воздушного северного пути в Москву. Этот маршрут пытались проделать всемирно известные американские летчики Маттерн и Вилли Пост. Маттерн летел с запада на восток и потерпел аварию в Анадыре. Вилли Пост начал полет в 1935 году с запада и погиб в самом начале своего опасного пути.

После гибели В. Поста в Америке раздавались голоса, что северные пути еще недосягаемы для авиации, что они слишком опасны. Между тем кратчайший путь из Европы и Азии в Америку идет через Арктику. До 1936 года полеты из СССР в Америку совершались по иному варианту: так, в 1929 году летчик Шестаков перелетел из Москвы в Сан-Франциско через Сибирь и Камчатку, т. е. путем очень длинным и потому невыгодным. В 1932 году от Севастополя до Аляски летал С. А. Леваневский. Дважды между Москвой и Беринговым проливом летал М. В. Водопьянов, дважды же этот путь проделал В. С. Молоков.

Более выгодны другие варианты: один из них идет через северный полюс, — это самый короткий, но и самый сложный, трудный и опасный путь, ибо им приходится следовать без посадки на очень большом участке. Героический перелет Чкалова и его товарищей показал, что такой вариант ныне осуществим.

Второй вариант был выбран Леваневским и Левченко: они пролетели через Сан-Франциско — Сиэттл — Канаду — Аляску — Чукотку. От Уэлена они вышли на знакомые места и через мыс Шмидта — бухту Амбарчик — Тикси — Булун — Иркутск — Красноярск прилетели в Москву, где население столицы отпраздновало новую победу советских пилотов — людей блестящей техники, стальной воли и решимости! Полет Леваневского и Левченко доказал не только возможность организации авиалинии Москва — США через области Советской Арктики, но и полную реальность превращения Великого воздушного пути СССР — Америка в постоянную линию.

ЦИК СССР постановил наградить С. А. Леваневского и штурмана В. И. Левченко орденами и денежной премией „за новые крупные успехи в освоении северной воздушной трассы".

Почти восемнадцатилетняя работа советских полярных исследователей — моряков, ученых, летчиков, зимовщиков, хозяйственников — ознаменовалась огромными достижениями на всех участках боевого арктического фронта. Уже в 1934 году партия

и правительство отмечали: „Опираясь на героическую успешную работу северных моряков, летчиков, ученых, хозяйственников, сейчас уже возможно значительно шире развернуть мероприятия, обеспечивающие полное освоение Северного морского пути и мощное развитие хозяйства крайнего севера СССР“. [1]

А через два года начальник Главного Управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт с полной ответственностью заявил, что „1936 год есть год уверенного освоения и эксплоатации Северного морского пути“.

На политической карте мира, изданной в 1936 году Всесоюзным картографическим трестом, появилась очень интересная деталь. Она, пожалуй, ускользнула от внимания многих.

Среди широких синих линий, бегущих по просторам морей и океанов и соединяющих между собой различные гавани всевозможных стран мира, есть одна, пологими кривыми огибающая северные берега Европы и Азии от Мурманска и Архангельска и круто опускающаяся на юго-запад по Тихому океану к Владивостоку. Такими линиями обычно обозначают на географических картах постоянные пароходные рейсы.

И синяя лента, огибающая северные берега СССР, говорит о том, что между Мурманском и Архангельском с одной стороны и Владивостоком с другой уже установлена постоянная и регулярная связь! Советские грузовые пароходы ходят по этому пути с запада на восток — из всех европейских портов в порты Дальнего Востока, и с востока на запад — из любых тихоокеанских портов в порты СССР.

Синяя линия очень скромно и просто повествует об одном из величайших завоеваний Советского Союза. Синяя линия рапортует всем гражданам Советской Страны об одной из замечательнейших побед государства трудящихся. Эта линия — трасса Великого Северного морского пути! Того самого пути, который тщетно искали в течение столетий мореплаватели различных государств, и загадка которого была разгадана впервые только в 1878—1879 гг.

Советская Арктика охвачена кольцом постоянных полярных станций. Но есть одна область, которая еще не освещена научными наблюдениями. Это область северного полюса. Полное и всестороннее изучение центрального полярного бассейна, необходимое для окончательного знакомства с природой арктических пространств, не может осуществляться во время работ воздушных экспедиций, только *пролетающих над полюсом*. Лишь постоянная научная станция в центре Арктики, на дрейфующих льдах в области северного полюса, может дать в руки исследователя ключ ко всем полярным тайнам. Многие думали, что такую станцию можно устроить только при помощи мощного дирижабля — „советского дирижабля“, — высказывал предположение В. Ю. Визе. Не понадобилось много времени, чтобы мы увидели новый подвиг советских полярных летчиков: 22 мая 1937 года начала функционировать постоянная советская полярная станция „*Северный полюс*“.

Но доставил ее туда не мощный дирижабль!

---

[1] Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 года.



Герой Советского Союза М. В. Водопьянов

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС"

Советская полярная авиация развивается гигантскими темпами. За один только 1936 год самолетами в Советском секторе Арктики покрыто свыше двух миллионов километров, т.-е. вдвое больше, чем за десять минувших лет с 1924 по 1934 год включительно! Смелый полет по Сталинскому маршруту доказал возможность беспосадочных перелетов на небывалое еще расстояние. Чкалов, Байдуков, Беляков блестяще продемонстрировали перед всем миром готовность советских летчиков в любое время лететь по приказу партии и правительства в любую точку земной поверхности.

1936 год был годом замечательных, рекордных полярных полетов. Чуть ли не каждый день приносил с собою известие о новой победе советских летчиков. Героизм их начинал ощущаться как явление уже обыкновенное, само собой подразумевающееся, когда дело идет о советском летчике. Не было такого уголка в Советском секторе Арктики, куда не проникли бы стальные птицы Страны Советов. Они летали над дрейфующими льдами Карского моря, проносясь над ним из конца в конец, они, споря со смертью, выносили на своих крыльях людей из холодных ледяных пустынь Чукотского моря, смело парили над скалистыми берегами острова Врангеля, прорезали серую пелену туманов над горами Чукотско-Анадырского края, кружились над бесчисленными островами Земли Франца-Иосифа, бреющим полетом, едва не касаясь воды, скользили над Охотским морем, над широкими просторами Оби, Енисея, Лены, летали над осыпанными снегом вершинами сосен и кедров непроходимой сибирской тайги и над бесконечными унылыми пространствами тундры.

Оставалась лишь одна область, где не побывали советские самолеты, где не гудели их могучие моторы,—центральная полярная область, область северного полюса. Но надежды скорого проникновения советских самолетов и туда, таившиеся уже давно в сердцах наиболее отважных из сталинских гордых соколов, оставались только надеждами до подвига Чкалова и его товарищей. После исторических слов, произнесенных 24 июля 1936 года, когда руководители Советского государства товарищи Сталин, Молотов, Орджоникидзе, Ворошилов, Жданов выразили восторг и любовь всего стосемидесятимиллионного населения СССР, обратившись к трем новым героям Советского Союза с таким приветствием: „Примите братский привет и горячие поздравления с успешным завершением замечательного полета. Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, хладнокровием, настойчивостью, мастерством",— после этих исторических слов пришлось ждать очень недолго, чтобы мечты претворились в действительность.

Мысль о воздушной экспедиции к северному полюсу возникла еще до 1936 года, но такая экспедиция требовала долгой и тщательной подготовки. После арктических полетов 1935 года, после того как северные летчики стали летать в любое время года, было признано возможным приступить к практическим шагам в этом направлении. С этой целью в марте 1936 года был

организован большой перелет М. В. Водопьянова и В. М. Махоткина на Землю Франца-Иосифа с целью изучения условий полета над Баренцовым морем в зимнее время и предварительной воздушной разведки в области к северу от острова Рудольфа. Маршрут полета был таков: Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин шар — мыс Желания — бухта Тихая. По трудности он разбивался на три этапа: Москва — Нарьян-Мар; Нарьян-Мар — мыс Желания; мыс Желания — бухта Тихая.

В распоряжение экспедиции были поставлены два стандартных самолета „Р-5" („СССР Н-127" и „СССР Н-128"), после реконструкции превратившихся из открытых в закрытые. Командовал звеном герой Советского Союза М. В. Водопьянов, который вел один из самолетов (с бортмехаником Ф. И. Бассейном и радистом-челюскинцем С. А. Ивановым); на втором самолете летели В. М. Махоткин при бортмеханике Ивашине и штурмане Аккуратове. Предполагалось, что самолеты будут снижаться во всех главных пунктах маршрута. Последний этап от мыса Желания до бухты Тихой был самым коротким (всего 520 км), но и самым трудным. Над Баренцовым морем никто еще никогда не летал на самолете; мало того, никто еще никогда не плавал по нему в зимнее время года: как знать, с какими климатическими и метеорологическими условиями предстояло встретиться там отважным летчикам? И, наконец, не так-то легко отыскать с воздуха сравнительно небольшой остров Гукера среди сотни других островов Земли Франца-Иосифа!

Самолеты поднялись с московского аэродрома 29 марта в 10 часов 45 минут утра и к середине апреля достигли мыса Желания, почти все время борясь с туманами и непогодой. Девять десятых маршрута пролегали над болотистыми тундрами или полярными морскими льдами,— рассчитывать на благополучную посадку (в случае надобности в ней) в этих областях было делом безнадежным! Арктика отличается не только тем, что хорошая погода в ней — большая редкость, но еще и тем, что погода здесь меняется с „умопомрачительной быстротой". „Здесь пурга может продолжаться десять суток под ряд и утихнуть через час. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову",— рассказывает М. В. Водопьянов. Кроме того, из-за постоянных туманов приходилось лететь на небольшой высоте. Каждую минуту перед летчиками возникало новое препятствие, каждую минуту им грозила смертельная опасность.

Вот как описывает свой полет М. В. Водопьянов:

„Трудно итти бреющим полетом в тумане и над ровным местом. Когда же приходится придерживаться извилистого, неровного берега, трудности увеличиваются в десятки раз. Летишь... Вдруг прямо перед тобой вырастает черная скала. Еще мгновенье, и твой самолет, врезавшись в нее, разлетится в щепки. Крутым виражем, ставя машину на крыло почти перпендикулярно к земле, разворачиваешься и уходишь от опасности. Не успеешь стереть рукавом выступивший на лбу холодный пот,— потерял берег. Снова разворачивайся..."

Утром 16 апреля на мысе Желания установилась ясная, солнечная погода. В тот же день самолеты вылетели в бухту Тихую,

ориентируясь в полете по сигналам радиомаяка станции на мысе Желания. К сожалению, схема лучей радиомаяка была составлена ошибочно, и поэтому самолет Водопьянова сильно отклонился вправо и был вынужден произвести посадку на острове Греэм Белл в архипелаге Земли Франца-Иосифа к северо-востоку от бухты Тихой. Самолет же Махоткина вернулся на мыс Желания, так как во время полета испортился указатель скорости, без чего нельзя было определять в тумане свое место.

Только через пять дней команде самолета удалось связаться с бухтой Тихой, куда Водопьянов и прибыл благополучно 21 апреля через несколько часов после прибытия сюда самолета Махоткина. Обе машины были в полной исправности, экипаж их здоров и бодр.

Освоившись с обстановкой, Водопьянов предпринял 26 апреля полет к северу от острова Рудольфа для ознакомления с состоянием льдов. Погода стояла хорошая с отличной видимостью, и самолет мог бы легко дойти до 85° с. ш. Но берега острова Рудольфа давно скрылись из виду, а штурман не участвовал в полете. Дальнейший полет был связан со значительным риском, поэтому Водопьянов повернул обратно к острову Рудольфа.

13 мая Водопьянов вылетел с Земли Франца-Иосифа обратно в Москву, оставив Махоткина в бухте Тихой, так как на самолете „СССР Н-127“ выбыл из строя мотор и его заменили мотором с самолета „СССР Н-128“. Оставшись на Земле Франца-Иосифа, Махоткин занялся воздушными разведками на самолетах из „местного ангара“—„У-2“ и „Ш-2“. А Водопьянов в тот же день 13 мая опустился близ станции на мысе Желания, через четыре дня был уже в Нарьян-Маре, 20 мая прибыл в Вологду, а 21 мая в 18 часов 30 минут снизился на московском аэродроме. Впервые в истории авиации было пересечено Баренцово море. Весь перелет занял 54 дня, причем было пройдено 9000 км за 75 лётных часов. Самолет „СССР Н-127“ (во время его разведки к северу от острова Рудольфа) отделяло только 420 миль (777 км) от полюса.

Каково значение полета Водопьянова? Скажем об этом словами начальника Главсевморпути — академика О. Ю. Шмидта.

„Перелет Водопьянова завершает славный период в освоении севера советской авиацией. Начиная с 1924—1925 гг. советские летчики, продвигаясь все дальше на север, блестяще овладели искусством корабельной разведки с самолета (Бабушкин), освоили сначала Карское море (Чухновский), Чукотку и Якутию (Кальвиц, Галышев, Леваневский, Слепнев и др.), Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскина (Алексеев, Молоков), затем Северную Землю (Алексеев, Линдель).

„После полета Водопьянова мы можем смело сказать, что нет больше такого места в Советском Союзе, куда бы не долетели советские самолеты.

„Сейчас мы уже достаточно вооружены, чтобы подготовить изучение центрального полярного бассейна вплоть до северного полюса“.

И уже в навигацию 1936 года было вплотную приступлено к организации будущей советской воздушной экспедиции на северный полюс. На остров Рудольфа были завезены продо-

вольствие и снаряжение с расчетом не только на обслуживание расконсервированной полярной станции, но и большого состава воздушной экспедиции, в которой должно было принять участие свыше сорока человек. Затем наступил продолжительный период молчания, скрывавший оживленную и замечательно продуманную подготовку лётной экспедиции. О ней ходили только слухи, назывались имена, перечислялись кандидаты. Но никто не знал ничего определенного, никто решительно — кроме организаторов этой исторической экспедиции и ее участников.



Перед стартом. О. Ю. Шмидт со спутниками

Правда, М. В. Водопьянов писал:

„Я мечтаю о полете на северный полюс, чтобы водрузить там красный флаг СССР — гордый непобедимый флаг страны, руководимой великим Сталиным. Я верю, что мечта моя сбудется".

Многие, кроме М. В. Водопьянова, мечтали о том же и были уверены, что красный флаг СССР будет развеваться на полюсе!

В начале февраля 1937 года во всех газетах появилось сообщение об арктическом перелете известного полярного летчика Ф. Б. Фариха по маршруту Москва — Уэлен — Москва. Фарих вылетел 9 февраля из Москвы на самолете „СССР Н-120" с командой в составе: второго пилота летчика В. А. Пацынко, штурмана Штепенко, механиков Чагина и Демидова, сотрудника Главсевморпути Басса, специального корреспондента ЦО „Правда" и кинооператора.

Перелет Фариха, совершаемый в условиях зимнего времени, намечался через Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Якутск — Оймекон — Среднеколымск (в этой

области зимняя температура чрезвычайно низка и доходит до —70°Ц, здесь находится „мировой полюс холода")— Марково—Анадырь — Уэлен — мыс Шмидта — остров Врангеля — устье Колымы — бухта Тикси — Нордвик — мыс Челюскина — Диксон — остров Белый — остров Вайгач — Архангельск — Москва. Общее протяжение маршрута, намеренно выбранного по самым холодным областям земли и в самое холодное время года,— 20 000 км, которые предполагалось покрыть за 120 лётных часов. Полет был проведен блестяще, без малейших аварий.

Арктический перелет Ф. Б. Фариха, открывший собою серию „больших арктических перелетов 1937 года", явился проверкой материальной части советской авиации и качеств советских летчиков, которые должны летать в Арктике зимой с такой же уверенностью, что и летом.

Вскоре после сообщения о начале полета Фариха в газетах появилось известие о полете на Землю Франца-Иосифа летчика П. Г. Головина на самолете „СССР Н-166" по маршруту Водопьянова, но с конечным пунктом уже не в бухте Тихой, а на острове Рудольфа у советской полярной станции. Экипажу самолета (пилот П. Г. Головин, штурман Волков, бортмеханики Кекушев и Терентьев) давалось задание установить новую воздушную линию: Москва — Рудольф. Как известно, он является самым северным островом Советского сектора Арктики. Он расположен между 81°41′ и 81°50′ с. ш. и 57° 50′—59° в. д.

Но самолет Головина был только разведывательным. Вслед за ним из Москвы вылетело четыре воздушных корабля, входивших в состав Советской воздушной экспедиции к северному полюсу. На первом из них, флагманском — „СССР Н-170" — летели: пилот Герой Советского Союза М. В. Водопьянов, второй пилот М. С. Бабушкин, флагштурман Спирин, зам. начальника экспедиции М. И. Шевелев, радист С. А. Иванов, бортмеханики Ф. И. Бассейн и П. П. Петенин, синоптик Дзердзеевский. На втором — „СССР Н-171" — Герой Советского Союза В. С. Молоков, второй пилот Орлов, начальник экспедиции акад. О. Ю. Шмидт, инженер Гутовский, штурман Ритсланд, радист станции „Северный полюс" Э. Т. Кренкель, бортмеханики Ивашина и Фрутецкий. На третьем — „СССР Н-172" — пилот А. Д. Алексеев, второй пилот М. И. Козлов, начальник станции „Северный полюс" И. Д. Папанин, магнитолог станции Е. К. Федоров, штурман Н. М. Жуков, бортмеханики Сугробов, Шмандин и Гинкин. На четвертом — „СССР Н-169"—пилот И. П. Мазурук, второй пилот Мошковский, штурманы Аккуратов и Берзин, бортмеханик Шекуров, гидробиолог станции „Северный полюс" П. П. Ширшов и представитель авиазавода Тимофеев. Кроме того в экспедиции принимали участие пилот Крузе и парторг Догмаров (на самолете Головина), специальные корреспонденты газет ЦО „Правда" Л. Бронтман и „Известий ЦИК СССР" Э. Виленский и кинооператор Трояновский. Всего сорок два человека.

План экспедиции был составлен еще в 1936 году, просмотрен и утвержден лично товарищем Сталиным. Главнейшим заданием ее было достижение северного полюса для высадки там зимовочной партии в составе четырех человек — Папанина, Кренкеля, Федорова и Ширшова. Эта партия должна была остаться



Начальник станции „Северный полюс“ Герой Советского Союза
И. Д. Папанин

на дрейфующей льдине на целый год для изучения центрального полярного бассейна.

План организации постоянной радио-метеорологической станции на дрейфующих льдах центрального полярного бассейна давно уже занимал советскую научно-исследовательскую и техническую мысль, но для осуществления этого плана нужны были некоторые предпосылки, которых не было до 1936 года, но которые оказались налицо к концу этого года.

В сети советских полярных станций был, как уже упоминалось, пробел, и это не давало возможности составить точное и ясное представление об общей совокупности климатических и метеорологических условий, характерных для центральной полярной области. Только регулярное освещение различных геофизических явлений в области северного полюса может помочь разрешению сложных проблем, связанных с изучением климатологии, метеорологии, аэрологии, геомагнетизма, гляциологии, гидрологии полярных морей и т. д. И работа станции „Северный полюс“ как нельзя лучше увязывается с работой всех советских полярных станций, освещающих районы, прилегающие к трассе Северного морского пути, того пути, без которого нельзя было бы приступить к развитию богатейших производительных сил советского крайнего севера. Кроме того, станция „Северный полюс“ должна сыграть колоссальную роль в изучении будущей воздушной — кратчайшей линии — Москва — Америка. Наконец, достижение северного полюса советской экспедицией имеет величайшее значение для мировой науки географического исследования, и в этом отношении Советский Союз, уже давно занявший передовое место в исследовании и изучении Арктики, должен был взять в свои руки инициативу по организации такой воздушной экспедиции к полюсу, которая не под силу ни одной из капиталистических стран Европы или Америки. Вот основные причины, приведшие к организации советской воздушной экспедиции к северному полюсу.

Мысль об организации станции на северном полюсе, хотя бы на самый короткий срок, приходила в голову и иностранным исследователям. Еще в 1928 году Нобиле во время своих полетов на дирижабле „Италия“ носился с планом высадки группы ученых на полюс с дирижабля. Каким образом Нобиле представлял себе эту посадку с дирижабля, не остающегося в воздухе неподвижно, каким образом он собирался потом подобрать со льдов участников „полюсной партии“ — остается „секретом изобретателя“! Но, конечно, до появления в Арктике самолетов, способных к длительным полетам, и дирижаблей, могущих поднять большие грузы, никто не занимался планами устройства станции на северном полюсе. Большинство экспедиций, шедших к полюсу или плывших к нему, думало только о том, как бы дойти до полюса, поднять там флаг, а затем благополучно „унести оттуда ноги“ и вернуться на базу целым и невредимым. Из ледовых дрейфов, продолжавшихся более или менее длительное время, известны дрейфы экипажей „Ганзы“ и „Поляриса“ (у восточных и западных берегов Гренландии) и дрейф партии Стуркерсона (участника экспедиции Стефанссона) со льдами в море Бофора. Но все эти три дрейфа происходили в более южных широтах

и не имели ничего общего с устройством станции на северном полюсе, тем более, что первые два из указанных выше дрейфов были вынужденными.

Таким образом, только советские полярники могли приступить к разработке действительно реального, действительно осуществимого во всех отношениях плана. Если кто из иностранных полярных исследователей и размышлял когда-либо над этим, то лишь в плане „мечтаний".

При теоретических рассуждениях о возможностях полета к полюсу многие высказывались в пользу дирижабля, как един-



И. Д. Папанин и О. Ю. Шмидт

ственного транспортного средства для заброски на полюс людей, продовольствия и снаряжения. Но гигантские успехи советской авиации, блестящая эвакуация челюскинцев самолетами со льдов Чукотского моря (многие всемирно-известные иностранные полярные исследователи считали ее делом невозможным, неосуществимым, фантастическим), арктические перелеты в зимнее время, упорное стремление к тому, чтобы „любой советский средний летчик" научился летать в Арктике и зимой и летом, привели к тому, что при организации советской воздушной экспедиции к северному полюсу был выбран не дирижабль, хотя бы и мощный, а орудие, ставшее могучим в руках полярных летчиков-Героев Советского Союза,— советский самолет.

Экспедиция должна была пролететь от острова Рудольфа до полюса около 900 км (2000 км в оба конца) и оставить на станции 9 тонн самых разнообразных грузов — продовольствие, научные инструменты, горючее, зимовочный „дом-палатку", походное снаряжение, радиостанции и т. д. Поэтому обслужить экспедицию одним-двумя самолетами было нельзя. Вот почему 22 марта

1937 года из Москвы вылетели на север под управлением М. В. Водопьянова, как начальника всего воздушного отряда, не один, не два, а пять самолетов.

Полет от Москвы до острова Рудольфа продолжался до 19 апреля. Рано утром в этот день могучие корабли советской флотилии благополучно снизились у радио-метеорологической станции на острове Рудольфа.

Здесь участники экспедиции провели больше месяца, готовясь к решительной атаке и выжидая благоприятных условий погоды.

21 мая исторический полет начался. И в тот же день на северном конце воображаемой земной оси — на „вершине земного шара" — взвилось алое знамя Страны Советов, алое знамя победоносного социализма. Одиннадцать лучших, отважнейших сынов нашей великой родины высадились на северном полюсе с тем, чтобы построить здесь полярную станцию, где бы четверо смелых исследователей провели много месяцев — в самом сердце Арктики.

Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт телеграфировал ЦК ВКП(б) товарищу И. В. Сталину и СНК СССР товарищу В. М. Молотову:

„В 11 часов 10 минут самолет „СССР Н-170" под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

„Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 метров до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

„В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас после установки рации на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции.

„Чувствуем, что перерывом связи причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет.

„Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания".

Четырехмоторный гигант-самолет „СССР Н-170", воспользовавшись хорошей погодой, вылетел 21 мая в 4 часа 52 минуты утра. На борту самолета кроме экипажа (М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, И. Т. Спирин, Ф. И. Бассейн, П. П. Петенин, С. А. Иванов) были: начальник экспедиции акад. О. Ю. Шмидт, зимовщики станции „Северный полюс" И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров.

В 6 часов утра экспедиция достигла 83°07′ с. ш., через час — 84° 25′, еще через час и четыре минуты — 85° 50′ с. ш. в долготе, 57° в. Самолет шел на высоте 2000 метров над сплошными облаками. В девять часов была пройдена широта 86° 47′, далее

же самолет летел в тумане. В 10 часов 3 минуты была достигнута широта 88° 35′. Видимость значительно улучшилась,— внизу под самолетом тянулись ледяные поля, испещренные длинными трещинами.

В 10 часов 34 минуты самолет миновал 89-ю параллель и направился прямо к полюсу по 58-му меридиану. В 11 часов 12 минут с самолета было принято только начало радиограммы, а затем связь неожиданно оборвалась. Причины этого объяснены в телеграмме О. Ю. Шмидта.

Немедленно по высадке на льдину участники полета поставили радиостанцию, чтобы связаться с островом Рудольфа, где



Э. Кренкель, И. Папанин, Е. Федоров и П. Ширшов

остальные три самолета ждали сигнала для вылета на полюс. Этот момент настал 25 мая. Первым поднялся в 23 часа 15 минут флагманский корабль „СССР Н-171“, пилотируемый Героем Советского Союза В. С. Молоковым. Вслед за ним — самолет „СССР Н-172“, управляемый известным полярным летчиком Алексеевым. Третьим — самолет „СССР Н-169“, пилот Мазурук.

На борту флагманского самолета летел заместитель начальника экспедиции Шевелев, руководивший перелетом второй группы на полюс.

На борту самолета „СССР Н-171“ находились, кроме Молокова и Шевелева, второй пилот-летчик Орлов, флагштурман Ритсланд, бортрадист Стромилов, первый бортмеханик Ивашина, вторые бортмеханики инженеры Гутовский и Фрутецкий и корреспондент ЦО „Правда“ Бронтман.

На самолете „СССР Н-172“, которым командовал летчик Алексеев, летели: второй пилот, мастер советского парашютизма, летчик Мошковский, штурман-радист Жуков, первый борт-

механик Сугробов, вторые бортмеханики инженеры Гинкин и Шмандин и корреспондент „Известий ЦИК СССР“ Виленский.

На третьем самолете — „СССР Н-169“, кроме пилота Мазурука, были: второй пилот-летчик Козлов, штурман Аккуратов, первый бортмеханик Шекуров, второй бортмеханик Тимофеев и парторг экспедиции Догмаров.

Все три тяжелых четырехмоторных корабля были оборудованы так же, как и самолет М. В. Водопьянова — „СССР Н-170“. Полетный вес каждого воздушного корабля достигал 24 тонн. Самолеты поддерживали в полете радиосвязь как с островом Рудольфа, так и между собой.

В 7 часов 50 минут утра 26 мая О. Ю. Шмидт телеграфировал:

„Вылетев 25 мая в 23 часа 15 минут с острова Рудольфа, самолет „Н-171“ героя Советского Союза В. С. Молокова в 5 часов 45 минут 26 мая был точно над полюсом. Сделав круг, в 5 час. 52 минуты пошли по меридиану 50 градусов западной долготы к полярной станции. В 6 часов 24 минуты сели на льдину станции.

„Уверенно, без всяких поисков, нахождение нашего лагеря является изумительным образцом работы Молокова и штурмана Ритсланда. В лагере огромная радость. Остальные две машины — Алексеева и Мазурука,— вылетевшие позже, еще в воздухе“.

В тот же день было получено сообщение о благополучной посадке на лед и летчика Алексеева. Самолет Алексеева сел, примерно, в 20 км от полюса на 89° 50′ с. ш. и 58° 30′ з. д.— на том месте, где первая партия находилась за три дня перед тем.

Летчик И. П. Мазурук произвел посадку тоже за полюсом, в 89° 30′ с. ш. и 100° з. д. Первоначально долго не удавалось установить непосредственную связь между партией Мазурука и станцией на Северном полюсе. В течение нескольких дней с Мазуруком сносились через другие советские постоянные полярные станции, как, например, большой радиоцентр на острове Диксона. Очевидно, какие-то еще неизученные аномалии радиопередачи мешали радиоволнам преодолевать сравнительно небольшое расстояние между местом посадки самолета Мазурука и станцией на полюсе, но не препятствовали им распространяться в эфире.

5 июня в 7 часов 12 минут самолет Мазурука „СССР Н-169“ тоже прибыл в лагерь у северного полюса. Началась выгрузка привезенного экспедиционного имущества и подготовка самолетов к обратному перелету на остров Рудольфа.

Об открытии действий советской радио-метеорологической станции „Северный полюс“ Управление полярных станций Главного Управления Северного морского пути осведомило весь мир сухо, по-деловому, в немногих словах, словно уведомление касалось какой-нибудь самой обыкновенной станции:

„21 мая заработала новая полярная научная станция, расположенная на дрейфующей льдине. Состав новой станции: начальник ее И. Д. Папанин, магнитолог-астроном Е. К. Федоров, радист Э. Т. Кренкель, гидробиолог П. П. Ширшов. Новая станция включена в списки советских полярных станций под названием: „Северный полюс“. Позывные сигналы рации „УПОЛ“ (Union polus).

Научные сотрудники станции немедленно приступили к регулярной научной работе и стали ежедневно посылать в Москву метеорологические сводки, представлявшие огромный интерес. Полярная станция начала свой дрейф со льдами в юго-восточном направлении. Положение экспедиции на 4 июня 1937 года было: 88° 57′ с. ш. между 45° и 30° з. д. В этот день начальник экспедиции О. Ю. Шмидт сообщал:

„Льды несколько разводит, вокруг нашей льдины — неширокие полыньи. Размером наша льдина два километра в диаметре, на ней аэродром площадью 1000 × 400 метров. Опасность льдине пока не грозит, тем более, что дрейф, повидимому, ослабел".



И. Д. Папанин у палатки станции

Советской полярной экспедицией к северному полюсу заканчивается большой период работы по исследованию и освоению советского сектора Арктики. Для подведения итогов работы, проделанной в этот период, нельзя подыскать лучших слов, чем слова приветственной телеграммы руководителей партии и правительства, отправленной 24 мая начальнику экспедиции на северный полюс академику О. Ю. Шмидту, командиру лётного отряда М. В. Водопьянову и всем участникам экспедиции:

„Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса. Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза. Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности.

Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса. Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

„И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов, Л. Каганович, М. Калинин, В. Чубарь, А. Микоян, А. Андреев, С. Косиор, А. Жданов, Н. Ежов".

Блестящий первый период работы по освоению Арктики и северных путей закончен. Начинается новый, конечно, еще более блестящий период, который принесет еще больше радостных побед, который докажет всему миру, что „пафос открытия дополняется пафосом освоения"*, что планомерное, глубокое и полное раскрытие всех полярных тайн, что приобщение огромных пустынных областей к культурной, разумной жизни, что вовлечение всех многочисленных малых национальностей в братскую семью народов возможны и осуществимы только в Стране Советов, которую ведет к коммунизму ВКП(б) под алым знаменем Маркса — Ленина — Сталина!

---

* О. Ю. Шмидт — Наши задачи.

Часть вторая

ИССЛЕДОВАНИЕ АНТАРКТИКИ

ВВЕДЕНИЕ

История исследования Антарктики, т. е. областей, лежащих к югу от Африки, Австралии, Новой Зеландии и Южной Америки, главным образом между южным полярным кругом и южным полюсом, не может не интересовать читателя, уже познакомившегося с историей путешествий в полярные страны нашего северного полушария. Правда, Антарктика находится очень далеко от СССР, и потому, казалось бы, проблемы, связанные с ее изучением, не могут волновать нас или затрагивать так глубоко наши интересы, как проблемы изучения Арктики, тем более Арктики советской. Но для уяснения всего комплекса причин и следствий, вызывавших к жизни различные полярные экспедиции, для полного знакомства с работой тех или иных полярных деятелей, для оценки тех или иных методов, применяемых во время научно-исследовательских путешествий в полярные страны, наконец, для лучшего понимания разнообразных геофизических явлений, происходящих у обоих полюсов земли,— знание истории исследования Антарктики столь же необходимо для всякого интересующегося полярными путешествиями, как и знание истории исследования Арктики. Некоторые полярные путешественники не ограничивали поля своей деятельности только Арктикой или только Антарктикой, и потому характеристика этих исследователей была бы неполна, если бы мы остановились лишь на одной какой-нибудь области их работы. Наконец, экономические причины, обусловливавшие возникновение тех или иных арктических экспедиций, и иногда характерные для целой эпохи, в равной, а часто в еще большей степени влияли и на организацию экспедиций в воды Антарктики. Одинаковые причины приводили к одинаковым следствиям. И в свете изучения этих причин и следствий становятся более понятными движущие пружины разных событий, приведших ко множеству экспедиций и в Арктику и в Антарктику.

Знакомясь с историей исследования Антарктики, мы можем проводить некоторые аналогии, сравнивать некоторые выводы, проникать в сложную игру различных интересов, уяснять себе цели и намерения полярных деятелей. Иными словами, углублять и свои знания в области изучения *истории Арктики*. Вот почему эту часть нашей книги мы посвящаем истории путешествий в южные полярные страны. Мы уже знаем, как человечество в течение четырех веков вело борьбу со страшными ледяными пустынями Арктики, и к каким результатам привела эта

борьба. Обратимся теперь к рассмотрению различных стадий далеко еще не законченной тяжелой борьбы, которую люди ведут с еще более страшными ледяными пустынями Антарктики.

Антарктика, как и Арктика, не ограничивается пределами полярного круга. Под арктическими областями обычно понимаются те области северного полушария, где средняя температура июля не превышает $+10°$ Ц. Поэтому к Арктике относятся и такие страны, которые расположены к югу от северного полярного круга. С другой стороны, некоторые области, расположенные между полярным кругом и северным полюсом, отличаются настолько умеренным климатом (например, вся северная Норвегия и наш Мурман), что их нельзя причислить к арктическим областям. Точно так же и к южным полярным странам обычно причисляют все те области, климат которых по своей суровости должен быть назван полярным. Таким образом к Антарктике относятся не только воды Южного Ледовитого океана, острова и области, расположенные к югу от южного полярного круга, но и области, лежащие значительно севернее этого круга. Зато „неполярных областей" за южным полярным кругом нет вовсе.

Климат южного полушария земли вообще значительно суровее климата ее северного полушария. Поэтому многие страны, расположенные в разных полушариях земли, но находящиеся на одинаковом расстоянии от соответствующего полюса, очень сильно отличаются одна от другой по своему климату. Вспомним, что вся центральная часть Европы расположена между 60° и 40° с. ш., и что 50-я параллель проходит южнее Англии, по северу Франции, через центральную область Германии, южную часть Польши, через Украину и нижнее Поволжье. Во всех этих странах климат умеренный, допускающий даже виноградарство (в Германии, на Украине) и разведение фруктовых садов. В Англии никогда не замерзает море и произрастают многие растения и злаки, не выносящие больших холодов. Почти вся Скандинавия, расположенная, примерно, между 55° и 70° с. ш., в особенности ее западное побережье, совершенно не знает суровой зимы; норвежские порты никогда не замерзают. Это все влияние могучего теплого течения Гольфстрима, идущего от Мексиканского залива к северным берегам Европы и являющегося, так сказать, колоссальной „системой водяного отопления", согревающего всю Европу.

Ничего подобного мы не наблюдаем в южном полушарии. Значительная часть области между 40° и 60° ю. ш. занята холодными течениями южных отделов Тихого, Атлантического и Индийского океанов. Поэтому полярный климат свойствен здесь даже таким областям, которые расположены между 50-й и 53-й параллелями. Если основываться только на признаке местонахождения данной страны, то, по аналогии с южным полушарием, мы должны были бы отнести к Арктике добрую половину Камчатки, область озера Байкала с Иркутском, Томск, Омск, Свердловск, Уфу, Казань, Горький, Москву и т. д., а в Северной Америке — все области и территории Центральной Канады: Манитобу, Саскачеван, Альберту и Британскую Колумбию от берегов Атлантического до берегов Тихого океана.

Но можно определить Антарктику и несколько уже, относя к ней огромный континент (а, может, это и группа континентов) и прилежащие к нему мелкие архипелаги, занимающие всю область вокруг южного полюса. Это будет собственно Антарктика — шестой из континентов земли. В данное время о нем можно говорить уже почти определенно. Если арктические экспедиции последних 40 лет показали, что в области вокруг северного полюса нет никаких значительных пространств земли, то результаты антарктических экспедиций новейшего времени с достаточной вероятностью свидетельствуют о том, что южный полюс находится на очень высоком горном плато, занимающем огромнейшее пространство. Собственно Антарктика, или антарктический континент, по своим размерам больше Европы. Он имеет дискообразную форму, и размеры его таковы: от Земли Жуанвиля (к югу от Огненной Земли) до Земли Адели (на 140-м восточном меридиане) — около 6000 км, от Земли Шаркô (к югу от Огненной Земли) до горы Гаусса (на 90-м восточном меридиане — около 4500 км, и от Земли Коутса (на 15-м западном меридиане) до Земли Отса (на 160-м восточном меридиане) — около 4000 км. Самое узкое место континента — между морями Ведделя и Росса, — здесь всего около 1700 км, т. е. расстояние, примерно, от Ленинграда до Севастополя.

Ограничиваясь этим кратким географическим описанием, отметим, что в дальнейшем мы будем понимать под Антарктикой не только антарктический континент или континенты (ведь Старый Свет тоже не является тремя отдельными континентами, а группой их, как и американский континент состоит из двух континентов, соединенных между собой очень узким — по сравнению со всей массой их — перешейком), но все вообще области, лежащие южнее 60-й параллели, причисляя к ним также Южную Георгию, Южные Сандвичевы острова, остров Бувэ и (до некоторой степени) остров Кергелен, остров Маккварн и ряд других островов, расположенных в Южном океане между 60-й и 50-й параллелями.

ДРЕВНЕЙШИЕ ВРЕМЕНА

Исследование антарктических стран началось значительно позже исследования Арктики, хотя существование далеких южных областей предполагалось в Европе уже очень давно. Еще в древней Греции некоторые философы высказывали мысль о шарообразности земли. В развитие этой идеи в южном полушарии помещали „южный мир“, долженствовавший уравновешивать „мир северный“. Так как в состав известного тогда „северного мира“ входили материки Европы, Африки и Азии, то и в состав „южного“ включался по крайней мере один материк. Разумеется, то были чисто теоретические умозаключения, но все же географы древности, так сказать, наносили на свои карты такой „южный мир“. По расчетам Эратосфена (250 год до н. э.), обитаемый в то время мир мог занимать лишь четвертую часть всего земного шара. Значит, этот мир не что иное, как один из четырех больших островов, расположенных в океане. Все четыре острова должны быть расположены симметрично

и уравновешивать друг друга. Поэтому два из них должны находиться в южном полушарии. Позднее римский географ Помпоний Мела, родом из Испании, около 43 года н. э. помещает на карте неизвестную страну в южном полушарии и дает ее обитателям название „антиподов", т. е. людей, обращенных к нам, жителям северного полушария, ногами. Однако, как сторонники теории шаровидности земли, так и сторонники теории ее плоскости единодушно приходили к выводу о распределении мира на несколько климатических зон, из которых одна зона — жаркая и даже знойная — помещалась посредине, а по бокам ее лежали зоны умеренного климата, единственно возможные для обитания, а затем зоны холодные, где жизнь невозможна. Знойная зона делала совершенно недоступной южное полушарие земли или южную часть того плоского огромного „блина", каким долго представляли себе землю в древнее время и в Средние века. Таким образом, если даже эпоха христианства и получила от греческой философии в наследство теорию о том, что земля — это шар, и что в южном полушарии должна существовать обитаемая земля, то вместе с этой теорией была унаследована и уверенность, что проникнуть туда никто никогда не сможет из-за страшной знойной зоны, гибельной для всего живого. Эта уверенность не была поколеблена и тем фактом, что финикийские мореплаватели еще в древности обогнули всю Африку. Наверное, были и другие случаи вполне благополучных далеких путешествий за экватор.

Позднее, уже в VIII веке, церковь стала энергично бороться с идеей о шаровидности земли, доказывая, что „теория антиподов" должна допустить существование душ, на которых не распространяется учение о первородном грехе и о Христе-искупителе.

Авторитет папы был настолько силен, что теория шаровидности земли превратилась в опасную „ересь", а мнение о плоскости земли продержалось до плаваний Колумба и Васко да Гамы. Мы уже говорили выше о булле папы Александра VI (1493 г.), в силу которой мир был разделен на сферы влияния Испании и Португалии в уверенности, что эти две соперничавшие морские державы никогда не встретятся за пределами пограничной линии, проведенной условно, приблизительно в 370 милях к западу от Азорских островов, между 41-м и 44-м западными меридианами (и по 140-му меридиану на противоположной стороне, когда папе все же пришлось согласиться с тем, что земля кругла).

Впервые рассказ венецианца Марко Поло (1254—1323) знакомит европейских географов с огромными размерами Старого света и доказывает, что страшная знойная зона не является огненной завесой, мешающей продвижению на юг. Однако лишь через столетие в этом направлении делаются решительные шаги. Энергичный португальский принц Генрих Мореплаватель, начиная с 1418 года до своей смерти (1460), посылает корабль за кораблем на юг вдоль западных берегов Африки. В 1471 году португальские моряки переходят через экватор. Спустя 17 лет мореплавателю Бартоломео Диасу удается проникнуть до 40° ю. ш., т. е. миновать всю „знойную зону" и дойти до бухты Альгоа. А еще так недавно самой южной точкой, до ко-

торой доходили мореплаватели, был мыс Нун (что значит „нет", т.-е. „дальше нет пути"), находящийся под 28° 46′ с. ш. Никакого „огненного барьера" дальше к югу никто не видал,— он оказался сказкой.

С последних лет XV столетия сами отцы церкви начинают поощрять дальнейшие морские исследования то ли из религиозного рвения (надо же обращать язычников в христианство, спасать их души!), то ли из соображений коммерческих, то ли из политических побуждений. Вернее, тут действовали все три причины. Плавание Васко да Гамы (1497—1498) показало, что Африка не соединяется ни с каким южным материком. Этим было опровергнуто мнение, нашедшее свое подтверждение еще в карте ученого географа древности Птоломея, помещавшего к юго-востоку от Африки „Неведомую землю" („Terra Incognita"), соединявшую Африку с... Малаккским полуостровом! Дальнейший шаг делается очень скоро. В 1501 году, а затем в 1503 году португальский король отправляет две экспедиции исследовать только что открытую Кабралем Землю Святого Креста (которая оказалась Бразилией). В обеих экспедициях принимал участие флорентинец Америго Веспуччи. Последний, подойдя к открытой Кабралем земле, нашел, что это не остров, как думал Кабраль, а часть большого материка, вероятно идущего далеко на юг. Снесенный бурею к югу корабль, на котором шел Веспуччи (кстати сказать, не бывший начальником экспедиции и вообще не занимавший никакого видного положения в ней,— поэтому непонятно, почему новый материк был назван Америкой, тем более, что Веспуччи был иностранцем), якобы достиг 52° ю. ш., где была замечена какая-то земля. Это открытие плохо вяжется с сообщением Веспуччи о том, что ночь под этой широтой длилась 15 часов, чего быть не могло, так как событие произошло в апреле, когда столь продолжительная ночь бывает только за 72° ю. ш., где Веспуччи оказаться не мог.

В том же 1503 году, когда состоялась вторая экспедиция с участием Веспуччи, в Индию была отправлена французская экспедиция под начальством Бино де Гонневиля; в июне он обогнул мыс Доброй Надежды и подошел к большому острову, названному им Южной Индией. Открытая Гонневилем страна, где он провел около шести месяцев, была очень богатой, плодородной и управлялась королем Ароска. Жители ее оказались очень дружелюбно настроенными. Возвращаясь в Европу, Гонневиль с разрешения короля взял с собой одного из королевских сыновей и обещал вернуться с ним через двадцать месяцев. Однако судно его было захвачено в 1505 году в Ламанше английским корсаром, а потом Гонневилю не удалось снарядить новой экспедиции. Так королевский сын и остался во Франции, где он потом был усыновлен Гонневилем, стал его наследником, женился на француженке, а его потомки, жившие еще в XVIII веке, считались законными наследниками „Королевства в Южном океане". Гонневиль не оставил никаких точных сведений о местоположении открытого им острова. Надо полагать, что, подобно Кабралю, он посетил берега Бразилии. Однако и позже разные мореплаватели долго искали „Королевство в Южном океане" между 42° и 48° ю. ш. и 7° и 20° з. д. Отчасти этими

поисками была вызвана посылка французской экспедиции Лозье Бувэ в 1738—1739 гг.

В 1520 году Магеллан, вышедший в свое знаменитое плавание за год перед тем, открывает Огненную Землю и высказывает предположение, что она является частью большого южного континента. После плавания Магеллана, а затем значительно позднее после появления в южных водах голландских кораблей, стремившихся попасть к „Пряным островам“, минуя обычные пути испанских кораблей (Магеллановым проливом) и португальских (вокруг мыса Доброй Надежды), в южных морях появляются различные смелые мореплаватели в поисках „Третьего мира“, о богатствах которого в Европе распространялись самые невероятные слухи.

В 1546 году испанец Ортис де Ретес достигает какой-то земли к востоку от Молуккских островов и в течение нескольких дней плывет вдоль ее северного побережья, не видя конца берегу. Этой земле он дает название Новой Гвинеи и принимает ее за северную часть южного континента. Отсюда легко было отождествить его с землей, открытой Магелланом. Спустя двадцать лет первая перувианская экспедиция под начальством Альваро де Менданья в поисках того же южного континента открывает Соломоновы острова. Еще через десять лет в южных водах появляется первый английский корабль под начальством смелого Френсиса Дрейка, знаменитого пирата елизаветинской эпохи. То были времена, когда, по выражению английского историка, десять библейских заповедей теряли свою силу по выходе кораблей из Ламанша, и каждый судовладелец мог составить себе состояние, рыская по морям, грабя встречные суда и руководствуясь в своих действиях одним лишь собственным благоусмотрением. Дрейк прошел к югу от Огненной Земли, доказав тем самым, что там нет никакого южного континента.

Через 37 лет после Дрейка голландские корабли Лемера и Схоутена открыли в 1615 году мыс Горн, южную оконечность Америки. Отныне всякие поиски южного континента в этой области должны были быть оставлены. Приходилось переносить их на запад. Но уже в 1627 году голландец Нюит прошел мимо южных берегов Австралии, не найдя и здесь никаких следов южного континента. Спустя 15 лет Тасман открывает Тасманию и часть Новой Зеландии и убеждается в том, что дальше к югу простирается бесконечный океан.

В 1675 году Антоний Ла-Рош, возвращаясь из южной части Тихого океана, встречает у мыса Горна сильное течение, которое сносит его далеко к востоку — к берегам какой-то покрытой снегом земли. Вероятно, то была Южная Георгия.

Это открытие, по мнению некоторых, сделанное еще Америго Веспуччи, и теперь проходит незамеченным и не пробуждает в странах Европы никакого интереса. К концу XVII века у европейских морских держав было достаточно дела и в северном полушарии. Поэтому даже плавания Тасмана, к 1644 году обошедшего все северное побережье Австралии и установившего, что она не является южным континентом, не повлекли за собою новых экспедиций. Исследование Австралии возобновилось только через 125 лет.

Семнадцатое столетие, так и не разрешившее вопроса о существовании в южном полушарии обширного континента, закончилось организацией первой научной экспедиции в Антарктику. Прославленный английский астроном Галлей, занимавшийся изучением явлений земного магнетизма, обратился к правительству с просьбой о предоставлении ему корабля для производства наблюдений над колебаниями магнитной стрелки в разных широтах южного полушария. Просьба Галлея была уважена. Сохраняя свое звание начальника Гриничской обсерватории, Галлей был назначен капитаном корабля и в 1699 году отправился в плавание.

Плавание Галлея было малоудачным, потому что он не имел никакого опыта в судовождении, и ему трудно было справиться с разнузданной командой, не желавшей подчиняться неискусному капитану. Все же Галлей спускался до 52° ю. ш. на 167° з. д. от Ферро и собрал ценный научный материал.

Дальнейшие плавания в высоких южных широтах чаще всего бывали случайными: то один, то другой мореплаватель — купец или пират, при попытке обогнуть мыс Горн, бывал вынужден спуститься далеко на юг, или же просто корабль его подхватывало сильным штормом с севера и заносило в приполярные воды Южного океана. Так в 1721 году один из голландских кораблей эскадры Роггефена побывал даже под 64° 58′ ю. ш.

ПЛАВАНИЯ БУВЭ И КЕРГЕЛЕНА

Спустя несколько лет французский моряк Лузье Бувэ, или Бувэ де Лозье, предложил французской Ост-Индской компании организовать экспедицию для открытия и присоединения Южного континента. Бувэ было известно плавание Гонневиля, и потому он поставил себе заманчивую цель: найти „Королевство в Южном океане". Французская Ост-Индская компания в течение ряда лет обсуждала план Бувэ и наконец согласилась предоставить в его распоряжение два корабля, признав своевременной организацию промежуточной базы для своих судов, совершающих плавания из Европы в Индию и Китай. Такой базой могло прекрасно служить Южное королевство Гонневиля, расположенное неподалеку от мыса Доброй Надежды и отличавшееся благодатным климатом и дружелюбно настроенным к европейцам населением. Бувэ предполагал пройти от Земли Гонневиля на восток, к земле, открытой в 1605 году португальцем Педро Фернандесом де Квиросом и названной им Australia del Espiritu Santo (то были Ново-Гебридские острова), захватить там невольников для продажи и вернуться в Европу, обогнув мыс Горн, т.-е. совершить в южном полушарии кругосветное плавание, на которое по расчетам Бувэ должно было понадобиться два года.

Бувэ вышел в плавание в июле 1738 года, получив от судовладельцев инструкцию: искать неизвестную землю к югу от 44-й параллели, но не заходить за 55° и не вывозить из вновь открытых земель жителей в Европу. Уже на 48° 50′ ю. ш. французские корабли встретились с пловучими льдами, причем здесь моряки впервые увидели огромные антарктические ледяные

горы с плоскими вершинами. В день нового 1739 года Бувэ приблизился к какой-то высокой покрытой снегом и окутанной густым туманом земле, около которой экспедиция и провела двенадцать дней в тщетных попытках выяснить — остров ли это, или же часть материка. Определение местоположения одного из наиболее приметных пунктов — выступающего в море мыса, названного мысом Обрезания, дало 54°10—15′ ю. ш. и 27—28° в. д. от меридиана острова Тенерифа. Впоследствии этот мыс сыграл значительную роль в истории исследования Антарктики.

Покинув мыс Обрезания, Бувэ направился дальше к югу и, дойдя до 54° 40′ ю. ш.— предела, поставленного ему инструкцией и силами природы (сплошные льды создавали непреодолимую преграду для дальнейшего продвижения на юг), повернул на восток вдоль кромки льдов. Поиски Земли Гонневиля безрезультатно продолжались до 55° в. д. (от Тенерифа), затем Бувэ решил прекратить их и вернулся во Францию. Во время плавания экспедиции во льдах постоянно наблюдались пингвины и тюлени, что указывало на близость земли. Встречаясь с пловучими льдами в сравнительно низких южных широтах, Бувэ пришел к заключению, что подступы к южному полярному кругу охраняются природой очень надежно.

В 1756 году, т.-е. через 17 лет после экспедиции Бувэ, испанский торговый корабль „Леон“, возвращаясь из Чили, открывает далеко к востоку от мыса Горн на 55° ю. ш. высокую гористую землю, покрытую снегом. Это была опять-таки Южная Георгия, открываемая за 250 лет уже в третий раз!

Поиски южного континента, наделенного всеми благами умеренного климата, заканчиваются двумя плаваниями французского моряка Ива-Жозефа де Кергелена-Тремарека, совершенными почти одновременно со вторым путешествием знаменитого английского мореплавателя Джемса Кука, которое положило начало новой эпохе в истории исследования Антарктики. Кергелен покинул Францию в мае 1771 года, имея приказ—пройти к югу от острова Маврикия (или Иль-де-Франс) и отыскать ту землю, где Гонневиль провел в 1504 году шесть месяцев. Если бы Кергелену удалось найти эту землю, он должен был подыскать удобную гавань, высадиться на берег и завязать торговые сношения с туземцами. Так как к тому времени Франция потеряла свою североамериканскую колонию — Канаду, то французские правительственные и торговые круги, испытывая живейшее желание найти какую-нибудь новую область для территориальной экспансии, обратили свои взоры на южную умеренную зону и даже попытались колонизировать Фалклендские острова.

В феврале 1772 года корабли Кергелена подошли к какому-то небольшому острову, а затем увидели и более значительное пространство земли, приблизительно под 50° ю. ш. Буря разлучила корабли. Самому Кергелену не удалось высадиться на берег „Южной Франции“, как он назвал эту землю, почти не сомневаясь, что им найдена, наконец, Земля Гонневиля. Но капитан второго корабля высадился на берег в бухте Морского Льва на 49° 40′ ю. ш. и объявил открытую землю владением Франции. Плохая погода и постоянные туманы делали продолжительное пребывание кораблей у Южной Франции опасным,

и потому Кергелен решил вернуться во Францию. Прибыв на родину, он изобразил результаты своего открытия в самых радужных красках. По его мнению, положение Южной Франции давало возможность обеспечить господство метрополии над путями в Индию, Китай, южные моря, на Молуккские острова и вдохнуть новую жизнь в уже принадлежавшие Франции острова в Индийском океане, к северу от вновь открытой земли. Широта, под которой она расположена, соответствует широте Парижа. Это значит, что здесь могут произрастать те же растения и злаки, какие растут во Франции. Едва ли можно сомневаться, что в Южной Франции будут найдены полезные ископаемые, алмазы, рубины, драгоценные камни, мрамор... Хотя жителей здесь еще не обнаружено, но, конечно, они есть. Они живут в естественном состоянии, не ведая ни преступлений, ни угрызений совести, не зная ничего о повадках цивилизованного общества. „Короче сказать, южная Франция,— заканчивал свое сообщение Кергелен,— явит собою совершенно изумительное физическое и моральное зрелище".

Как ни странно, но Кергелену поверили; в марте 1773 года он снова отправился в плавание с двумя кораблями. На этот раз ему предписывалось вернуться на Южную Францию и оставить там пост в удобном для высадки месте, а затем следовать вдоль берега южного континента на восток между 40-й и 60-й параллелями, производя высадки в местах, удобных для полезных наблюдений.

В декабре 1773 года — в самый разгар антарктического лета — Кергелен высадился на берег Южной Франции и увидел, что страна эта совершенно безлюдна и негостеприимна. Нечего было и думать о том, чтобы оставить здесь кого-либо на продолжительный срок. К тому же многие из команд кораблей были серьезно больны, а корабли после тяжелого и продолжительного плавания находились в плачевном состоянии. Пришлось отказаться от мысли заняться дальнейшими исследованиями и спешно возвращаться на родину. Огорченный Кергелен переименовал остров, назвав его Землею Опустошения, и заявил, что он предпочел бы навеки поселиться в Исландии, чем жить на открытом им острове. Для него не осталось утешения даже в мысли, что это — часть южного континента. Тем временем Кук совершил свое второе кругосветное плавание, пройдя за южный полярный круг, и во всей этой огромной области не нашел ничего, кроме моря и льдов. Земля Опустошения называется теперь островом Кергелена — в честь славного, хотя слишком уж увлекавщегося и восторженного моряка!

ДЖЕМС КУК

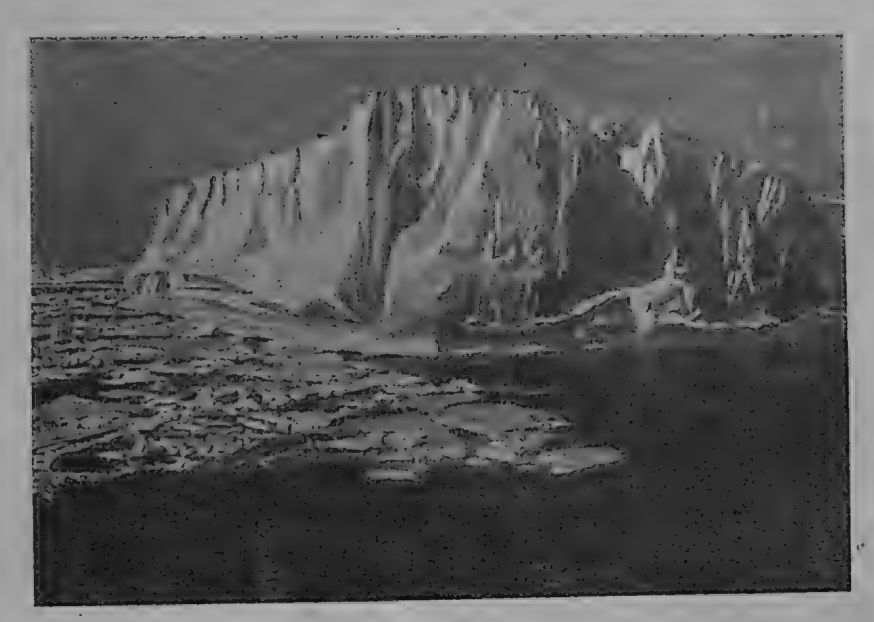
Плавания Кергелена были характерны для многих плаваний того времени. С ними вместе окончилась эпоха поисков в Южном океане несуществующих земель, богатых, плодородных и удобных для обитания, и началась эпоха настоящего исследования Антарктики. Это исследование значительно запоздало по сравнению с исследованиями, которые к тому времени уже более или менее планомерно велись в Арктике.

К 1775 году, когда закончилось второе путешествие Кука, в северном полушарии была уже проведена огромная работа. Причины такого опоздания кроются в том, что Антарктика находится слишком далеко от стран северной цивилизации, которые одни только и могли заниматься ее исследованием, тогда как для организации арктических экспедиций были более близкие и удобные опорные пункты. Техника судовождения, очень примитивная даже еще в XVIII столетии, делала весьма опасными далекие океанские плавания, так как кораблям приходилось покидать свои страны на многие месяцы и плавать за тысячи километров от берегов знакомых земель. Между тем несовершенство навигации не являлось непреодолимым препятствием для плавания у северных берегов Европы, Азии и даже для экспедиций в воды Шпицбергена, Гренландии, арктической Америки. Расстояние от Британских островов до Лабрадора значительно короче любого океанского перехода от тех же островов до берегов Бразилии, Аргентины или юго-западной Африки, не говоря уж об областях, лежащих за 60° ю. ш. Наконец, проблемы северо-восточного и северо-западного морских путей, в случае их успешного разрешения, затрагивали интересы многих европейских государств гораздо глубже, чем поиски южного континента, существование которого было весьма сомнительным.

Широкое применение более усовершенствованных навигационных инструментов, как квадранта или секстанта, и особенно изобретение хронометра, подвели твердую базу под методы определения широты и долготы во время плавания в океане, избавив капитанов от необходимости прибегать к прежней системе простого угадывания, когда вопрос касался определения долготы места, и к опознаванию местностей по памяти. Стало возможным с большей точностью наносить на карты вновь открываемые области и проверять существование земель, замеченных ранее разными мореплавателями и нанесенных ими на карту. Вместе с тем назревала потребность в пересмотре всех прежних сообщений о южных странах, тем более областях, лежащих за 50-й параллелью. Таковы были предпосылки, вызвавшие к жизни знаменитые английские экспедиции под начальством Джемса Кука.

Маршрут его первого путешествия оставил в стороне интересующие нас области южного полушария; третье и последнее плавание Кука протекало в более северных широтах, и из упомянутых нами ранее земель Кук посетил тогда только остров Кергелена, которому дал и поныне существующее название. Поэтому мы коснемся здесь только второго путешествия Кука, совершенного им в 1772—1775 гг. на кораблях „Резолюшен“ и „Эдвенчур“. Этой экспедиции предшествовала очень деятельная агитация со стороны английского ученого и путешественника Александра Делримпла, пожалуй последнего в Европе сторонника идеи существования южного континента. В 1772 году Делримпл обратился к правительству с просьбой — предоставить ему концессию на все незанятые земли, которые он мог бы найти в течение пяти лет в Южном океане между экватором и 60° ю. ш. Свою просьбу Делримпл основывал на таких

соображениях: „В американских колониях, торговля с которыми имеет такое значение для Британии, проживает два миллиона людей. Между тем количество жителей на южном континенте, вероятно, превышает 50 миллионов, если принять во внимание его размеры от восточной части, открытой Хуаном Фернандесом, до западного берега, замеченного Тасманом, около ста долготных градусов, что составляет для сороковых широт примерно 4600 географических миль (8500 км). Это превышает протяженность всей цивилизованной части Азии, от Турции до восточных пределов Китая. Сейчас Европа не ведет никакой тор-



Ледяная гора в море Ведделя

говли с южным континентом, хотя одних только крох с этого стола было бы достаточно для поддержания могущества, власти и суверенитета Британии, благодаря использованию всех ее фабрик и заводов и судов".

Концессии Делримплу не было дано, но английское адмиралтейство снарядило большую экспедицию для открытия южного континента или же для окончательного посрамления идеи о существовании его. Во главе экспедиции был поставлен Джемс Кук, только что прославившийся своим кругосветным путешествием, после которого он был произведен из лейтенантов в капитаны. Инструкция адмиралтейства предлагала начальнику экспедиции направиться к мысу Доброй Надежды, а оттуда пойти на юг, на поиски мыса Обрезания Бувэ и определить, является ли он частью континента. Если земля Бувэ окажется частью континента, Кук должен обследовать его, производя в разных местах высадки и продвигаясь вдоль берегов на запад или на восток. По окончании обследования, во время которого Куку предлагалось склонять местное население к торговле с англичанами и оказывать ему „всяческое уважение и вежли-

вость", Кук мог продолжать плавание на юг, чтобы как можно больше приблизиться к полюсу, если состояние кораблей и здоровье их экипажей не помешают этому. Если же окажется, что мыс Обрезания находится на острове, то следует нанести этот остров на карту, после чего плыть на юг в поисках континента, а потом следовать на восток в высоких южных широтах, стараясь подойти как можно ближе к южному полюсу, пока не будет совершено кругосветное плавание. По выполнении этих заданий Кук должен пройти к мысу Доброй Надежды и затем вернуться в Англию. Если климатические условия будут таковы, что плавание кораблей в южных водах в то или иное время года окажется небезопасным, начальнику экспедиции надлежит подняться к северу и провести это время в какой-нибудь удобной гавани, чтобы дать отдых командам и привести в порядок корабли.

Напомним, что в ту пору в южном полушарии еще не было ни одной территории, принадлежавшей Великобритании, и что Капштадт (в то время голландская колония), устье реки Лаплаты, Вальпарайзо и Батавия (на острове Яве) были ближайшими портами для кораблей, совершавших плавания в водах антарктических областей.

Корабли Кука вышли из Темзы 22 июня 1772 года и 13 июля оставили Плимут, где были закончены последние приготовления к далекому и опасному плаванию. Экспедиция была обеспечена продовольствием на два года, причем начальник ее предусмотрительно взял с собой большие запасы сушеных овощей, бульона, сахара, разных экстрактов, памятуя о страшной цынге, которая унесла многих офицеров и матросов корабля во время первого кругосветного плавания Кука. Такие совершенно необычайные по тому времени меры предосторожности, как и требования Кука, чтобы матросы содержали себя в чистоте, и его старания питать команду значительно лучше, чем это было тогда принято, возбуждали недовольство во многих патриотах-консерваторах. Поэтому действия Кука подвергались довольно резкой критике.

В экспедиции принимали участие несколько ученых и художник; научное снаряжение не отличалось особенным разнообразием и богатством. Новостью были хронометры, пользование которыми для определения долгот только еще входило тогда в употребление.

Когда Кук прибыл в Капштадт, голландский губернатор ознакомил его с результатами плаваний Кергелена и Марион-Дюфрена (последний открыл в 1772 году острова Марион и Крозе между 46° и 47° ю. ш., к юго-востоку от Африки) и показал ему карту открытий этих моряков.

10 декабря на 50° 40° ю. ш. и 20° в. д. была встречена первая ледяная гора, напоминавшая своими размерами остров. На следующий день Кук достиг широты мыса Обрезания на десять градусов к востоку от указанной Бувэ долготы этого мыса, но не заметил никаких признаков земли, хотя, правда, погода была очень туманная. Спустя два года один из кораблей Кука опять проходил здесь, на этот раз при отличной ясной погоде, однако тоже ничего не заметил. Благодаря хронометрам, Кук имел теперь

возможность точно определять не только широты, но и долготы различных пунктов своего маршрута. Таким образом существование открытого Бувэ континента не подтвердилось, и мыс Обрезания мог находиться только на острове.

17 января 1773 года произошло важное событие: в этот день впервые в истории человечества антарктический полярный круг был перейден. Корабли Кука вошли в ту холодную зону, которую предвидел Аристотель, о которой спорили греческие философы, допускавшие ее существование, но считавшие ее недоступной, в которую не верила средневековая церковь, считавшая ересью всякую мысль о климатических поясах земли. Кук превзошел всех своих предшественников. Но его попытка продвинуться еще дальше к югу оказалась неудачной, так как все чаще и чаще он встречал ледяные горы и видел сплошные льды. Пришлось отступать на север и повернуть вспять на 67° 15′ ю. ш. и 39° 35′ в. д. После долгого плавания в поисках земли, открытой Кергеленом, на высоте ее и на полпути между нею и островами Марион-Дюфрена, Кук снова направился к югу, правильно рассудив, что все эти земли являются не северными мысами обширного южного континента, а просто ничтожными островками, как это и есть в действительности.

На этот раз ему не удалось проникнуть дальше 62° и, проплавав некоторое время вдоль 60-й параллели в восточном направлении, он повернул к Новой Зеландии, куда и прибыл в конце марта после четырехмесячного непрерывного плавания. После десятинедельного пребывания у берегов Новой Зеландии Кук предпринял новое исследование южных областей между 41° и 46° ю. ш. к востоку от 135° з. д., пройдя почти полпути через Тихий океан. И здесь не было обнаружено никаких следов земли, которая мерещилась многим исследователям и ученым, в том числе Делримплу.

В конце августа корабли Кука пришли к островам Таити, где экспедиция провела несколько недель, а затем снова возвратилась к Новой Зеландии. На этом пути „Эдвенчур“ теряет из виду своего начальника, и корабли встречаются только в Англии. Возобновив запасы продовольствия, а главное — запасшись овощами и всякой зеленью, годившейся в пищу (в качестве противоцынготного средства), Кук в конце ноября опять вышел в плавание на юг. Первые льды были встречены на 62° 12′ ю. ш. и 172° з. д., гораздо южнее, чем за год перед тем. Количество льдов все возрастало. Но это не помешало Куку второй раз пересечь южный полярный круг и 22 декабря дойти до 67° 31′ ю. ш. После этого он вынужден был повернуть на север, успев, однако, проплыть двенадцать с половиной градусов к востоку за пределами полярного круга.

„Резолюшен“ поднялся до 47° 50′ ю. ш. под 123° з. д., доказав своим плаванием, что в области между Новой Зеландией и мысом Горн нет никаких сплошных пространств земли.

Несмотря на крайнее утомление команды, Кук опять повернул на юг, и 18 января 1774 года „Резолюшен“ снова был за 60-й параллелью. Уже через два дня мореплаватели встретились с ледяными горами, число которых все увеличивалось; одна из них возвышалась над поверхностью моря на 60 метров.

26 января Кук в третий раз пересек южный полярный круг под 109° 31′ з. д., причем море было совершенно свободно ото льдов. Впрочем, ледяные поля, а с ними густой туман появились уже на следующий день, сильно затрудняя продвижение экспедиции на юг. Через четыре дня корабль был остановлен льдами на 71° 10′ ю. ш. и 106° 54′ з. д. Это была самая южная точка, достигнутая экспедицией Кука. Она осталась рекордной для XVIII столетия.

Повернув затем на север, Кук прошел область между 100-м и 90-м меридианами в поисках земли Хуана Фернандеса. Но он не нашел ее в указанном Делримплом месте и пришел к убеждению, что если она и существует, то лишь в виде ничтожного островка. Так это и оказалось: Земля Хуана Фернандеса — это остров Пасхи, к которому Кук и пристал для пополнения запасов провианта и пресной воды. Оттуда он повернул на запад к островам Таити, куда прибыл в конце апреля.

Пропуская весну, лето и осень 1774 года, когда Кук занимался исследованием тропических и субтропических стран, укажем, что ноябрь 1774 года опять застает его в Новой Зеландии, которую он покидает для нового, уже последнего своего плавания во льдах. Главные задачи экспедиции решены, и можно возвращаться в Англию. На пути туда Кук спускается до 56° ю. ш., встретив там очень мало льда и не видя никаких признаков земли, а в середине декабря достигает берегов Огненной Земли.

Обогнув мыс Горн и направляясь дальше на восток, Кук подходит 14 января 1775 года к берегам земли, которую уже трижды открывали до него. Сперва он принимает ее за ледяную гору, но потом убеждается, что это остров, и производит несколько высадок на его берега. На острове поднимается британский флаг, и Кук присоединяет эту землю к великобританским владениям, дав ей наименование Южной Георгии. Это было первое открытие типичной антарктической земли. Хотя она и лежит на широте, соответствующей в северном полушарии широте северной Англии, но даже в середине лета обладает чисто гренландским климатом.

Идя от Южной Георгии на восток, Кук спустился к югу до 60-й параллели и открыл сперва скалистую землю, названную им Южным Туле (по аналогии с мифической страной Туле, по мнению древних, находившейся, якобы, на крайнем севере), потому что из всех ранее открытых стран она лежит на наиболее южной широте, а затем Сандвичеву Землю (или Южные Сандвичевы острова). „Резолюшен“ прошел около 200 миль около западных берегов этих островов, прежде чем опять на востоке показалось открытое море.

После открытия Южной Георгии Кук пришел к убеждению, что Бувэ все-таки видел не огромную ледяную гору, а настоящий остров, и потому решил итти на восток до гриничского меридиана с тем, чтобы потом подняться к северо-востоку до предполагаемой широты мыса Обрезания. Однако Кук слишком уж положился на точность наблюдений Бувэ: произведенные им поиски острова между 6° и 22° в. д. не привели ни к каким результатам. Закончив свою работу в этой области, Кук направился к Капштадту, куда и прибыл в двадцатых числах марта.

Там он узнал, что год тому назад „Эдвенчур" благополучно достиг мыса Доброй Надежды, обогнув мыс Горн и пересекши как Тихий, так и Атлантический океаны южнее курса, которого держался „Резолюшен".

30 июля 1775 года Кук прибыл в Англию, закончив самое замечательное в истории человечества плавание за 250 лет, отделявших его эпоху от плавания кораблей Магеллана. Экспедиция пробыла в отсутствии более трех лет и за это время потеряла лишь четырех человек, из них только одного от болезни. Меры предосторожности, принятые Куком, и его требования соблюдать чистоту дали свои результаты. Оказалось, что цынга вовсе не является непременной спутницей всех длительных морских путешествий.

ВЕК КИТОБОЕВ И ЗВЕРОБОЕВ

Результаты, достигнутые Куком за время его экспедиции 1772—1775 гг., огромны, и плавание его является связующим звеном с тем периодом исследования Антарктики, который можно назвать „Веком китобоев и зверобоев". Труды мореплавателей только что рассмотренного периода доказали, что никакого континента с умеренным климатом в южных широтах не существует. *Миф* о нем перестал существовать, а покров таинственности и неизвестности, окутывавший *действительность*, начал понемногу приподниматься.

Морской китобойный и зверобойный промыслы сыграли огромнейшую роль в истории исследования Антарктики. Мало того: и до сих пор еще рука об руку с китобойным промыслом идет научное исследование Антарктики. Вернее, научное исследование Антарктики служит интересам крупных промышленников гораздо в большей степени, чем оно служило им в области изучения и исследования Арктики. Если поиски северо-восточного и северо-западного морских путей повлекли за собой ряд научно-исследовательских арктических экспедиций, то в Антарктику ученый проник вслед за китобоем.

Еще Магеллан и последовавшие за ним мореплаватели рассказывали о большом количестве морских чудовищ, населявших моря вокруг южного полюса. Их видели и „пять кораблей из Роттердама",— так сообщали об этом Ле-Мэр и Схоутен. Лозье Бувэ передавал, что в январе 1739 года, во время нахождения французских кораблей у мыса Обрезания и восточнее него, он встретил огромные массы „китов, морских волков (котиков) и других больших рыб". Джемс Кук тоже сообщал о различных видах этих крупных млекопитающих, а один из ученых участников его экспедиции — Джордж Форстер — первый предсказал, что когда-нибудь в Южном Ледовитом океане будет крупный промысел китов. В 1775 году он писал, что если Северный Ледовитый океан когда-нибудь опустеет вследствие преследования, какому подвергаются на севере большие китообразные, то китобои смогут продолжать это преследование на юге, ибо в области у Южной Георгии можно набить китов, сколько душе угодно. Форстер намного опередил свое время. Когда в 1815 году вышел большой труд Керра „Путешествия и походы", то

мнение Форстера о возможности успешного промысла китов в Южном Ледовитом океане было просто осмеяно. Кому может прийти в голову подобная глупость, как занятие промыслом на таком далеком расстоянии от дома?

Однако эта глупость пришла в голову людей вскоре после второго путешествия Кука. Уже в 1778 году английские зверобои привезли из областей около Южной Георгии и Магелланова пролива 40 000 тюленьих шкур и 2500 тонн тюленьей ворвани, стоимость которой равнялась 40 000 фунтов стерлингов. К 1801 году вывоз ворвани из этих областей достиг 6000 тонн стоимостью в 172 500 фунтов стерлингов. В 1791 году 102 промысловых судна занималось промыслом котика и добычей ворвани в водах Южного океана, причем общее количество промышленников достигло 3000 человек, а стоимость вывезенных грузов — 235 000 фунтов стерлингов. Таким образом расходы на экспедицию Кука, которая стоила всего 20 000 фунтов стерлингов, оказались покрытыми с избытком!

Мы не располагаем никакими сведениями об открытиях английских моряков в эту эпоху. Коммерческая тайна окутывает непроницаемым покровом деятельность китобоев и зверобоев, работавших главным образом за счет снаряжавших их торговых фирм. Поэтому капитаны промысловых судов не только скрывали свои открытия от непосвященных, но зачастую и умышленно вводили их в заблуждение. Позже, когда надобность в соблюдении коммерческой тайны уже миновала, большинство судовых журналов оказались потерянными или уничтоженными, и потому нельзя было сделать нужных выводов из тех документов, которые еще сохранились в архивах английских торговых фирм.

Вслед за английскими промышленниками в антарктических водах появляются и американцы, но об их деятельности в этих водах в первые годы XIX века мы также не располагаем точными сведениями. Известно лишь, что в 1800 году капитан Суэн из Нантукетта открыл какой-то остров под 59° 30′ ю. ш. и 100° з. д., где было замечено много тюленей. Затем в 1808 году английские капитаны Линдсей и Хоппер, командовавшие кораблями, снаряженными фирмой братьев Эндерби, подходили к мысу Обрезания Бувэ, причем они определили, что этот мыс находится на 54° 15′ ю. ш. и 4° 15′ в. д. Есть сведения, что с 1812 года американцы промышляли около Южных Шетландских островов, но, опасаясь конкурентов, держали в большом секрете результаты своей деятельности. Во всяком случае, в первые десятилетия XIX века американские промышленники вели в водах Южного океана зверобойный промысел в более широких размерах, чем английские.

После 1815 года, когда в Европе и Северной Америке закончился период войн, число судов, занимавшихся промыслом морского зверя в антарктических водах, повидимому, значительно увеличилось. Но первым абсолютно достоверным эпизодом в истории исследования Антарктики со времени плаваний Кука было плавание английского моряка Уильяма Смита, который в начале 1819 года открыл Южные Шетландские острова и объявил их владением Англии.

РУССКАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ XIX ВЕКА

Переходим к описанию одной из замечательнейших антарктических экспедиций начала XIX века, которая тем более для нас интересна, что это была русская экспедиция. В начале 1819 года император Александр I по представлению морского министра И. И. де-Траверсэ дал разрешение на организацию двух полярных экспедиций: одной — в северные полярные страны, другой — в антарктические воды. О первой из этих экспедиций мы уже упоминали. Сейчас нас интересует только вторая экспедиция в составе двух кораблей — военного корвета „Восток“ и старого торгового судна „Ладога“, переименованного в „Мирный“. Командование экспедицией сначала было возложено на капитана Рахманова, участника первого русского кругосветного путешествия под начальством И. Ф. Крузенштерна. Но Рахманов отказался, ссылаясь на расстроенное здоровье. Вместо него был назначен Фаддей Фаддеевич Беллингсгаузен, командир одного из черноморских военных судов.



Ф. Ф. Беллингсгаузен

Обе экспедиции, как северная, так и южная, вышли в плавание из Кронштадта 15 июля 1819 года. Беллингсгаузену было дано задание — пройти как можно дальше на юг и пополнить сведения, доставленные Куком. Команду „Востока“ составляли 117 человек, а команду „Мирного“ — 72, в том числе один священник, присутствие которого на судах Беллингсгаузена, повидимому, считалось совершенно необходимым. Снаряжена экспедиция была очень тщательно, причем начальник ее с особенным вниманием остановился на выборе соответствующего продовольствия, которое состояло главным образом из солонины (отлично сохранившейся в течение двух лет плавания в странах самого разнообразного климата), сухарей и кислой капусты. В плавании должны были участвовать два немецких натуралиста, намеревавшиеся сесть на корабль в Копенгагене. Но они запоздали и не явились во-время. Все попытки Беллингсгаузена пригласить кого-нибудь из ученых Дании или Англии потерпели неудачу, и потому научные наблюдения производились, а научные материалы собирались только командным составом кораблей.

5 сентября русские корабли покинули Англию и после захода на остров Тенериф прибыли в Рио-де-Жанейро, где встретили русскую арктическую экспедицию, направлявшуюся вокруг мыса Горн к Берингову проливу. В конце декабря 1819 года Беллингсгаузен был уже у берегов Южной Георгии, откуда про-

шел к Южным Сандвичевым островам, встретив первую ледяную гору на 56° ю. ш. 3 января 1820 года было сделано первое открытие: в небольшом расстоянии к северу от Сандвичевых островов замечено три островка, названных островами де-Траверсэ. Немного позже была пройдена 60-я параллель под 8° з. д., и корабли направились к югу вдоль ледяной кромки. В этой области еще не бывало ни одного мореплавателя. 26 января Беллингсгаузен пересек южный полярный круг под 3° з. д. и на следующий день достиг 69° 21′ ю. ш.

Сплошные льды преграждали путь кораблям, и экспедиции не удалось пройти южнее 69° 25′ ю. ш. под 1° 11′ з. д. Беллингсгаузену пришлось подняться к северу и потом повернуть на восток, склоняясь к югу, где это позволяли льды. Однако уже через несколько дней можно было опять свернуть на юг, и 14 февраля русские корабли вторично пересекли полярный круг, достигнув 16 февраля 69° 6′ ю. ш. Сильные холода и быстрое обмерзание рангоута судов заставили Беллингсгаузена снова подняться к северу, и 21 февраля он вышел за пределы полярного круга под 21° в. д. к югу от мыса Доброй Надежды.

Отсюда корабли направились к востоку, идя южнее 65-й параллели, и шли так на протяжении двадцати долготных градусов, а затем в третий раз пересекли полярный круг, достигнув 66° 53′ ю. ш. под 41° в. д. За сорок семь лет до Беллингсгаузена в этом самом пункте Кук впервые пересек полярный круг, дошел до той же самой широты, что и русские корабли, и тоже встретил здесь непроходимые льды. Путь экспедиции Беллингсгаузена со времени отплытия ее с Южных Сандвичевых островов неизменно пролегал южнее пути Кука, и в этих водах еще никогда не плавали ничьи суда. Появление птиц указывало на несомненную близость земли, и, если бы экспедиции удалось хотя бы еще сутки проплыть в восточном направлении, Беллингсгаузен, вероятно, открыл бы ту землю, которая теперь носит название Земли Эндерби. Но внезапно разразилась сильнейшая буря. Палубы и рангоут судов покрылись толстым слоем снега, снасти обледенели до такой степени, что нельзя было управлять парусами, громадные волны заливали корабли. Буря свирепствовала трое суток. „Восток" и „Мирный" вынуждены были искать спасения на севере и только благодаря случайности не потеряли друг друга из вида и не потерпели никаких серьезных аварий.

Через несколько дней Беллингсгаузен смог возобновить свое плавание к востоку и прошел вдоль кромки сплошных льдов между 63-й и 60-й параллелями до 45° в. д., покрыв таким образом одну восьмую окружности земли. Во всей этой области океана не было замечено ничего, кроме встречавшихся иногда пловучих льдов. Постепенно склоняясь к северу, в середине марта корабли пересекли 60-ю параллель у 87-го восточного меридиана, и Беллингсгаузен решил итти в Сидней, чтобы возобновить там запасы провианта. Прошло уже сто дней со времени отплытия экспедиции из Рио-де-Жанейро, однако, начальник ее мог гордиться, что команды его судов находятся в прекрасном состоянии.

Решив исследовать как можно тщательнее обширную область океана к югу от Австралии, Беллингсгаузен разделил свою эска-

дру и приказал „Мирному" итти самостоятельно. До сих пор корабли держались вместе, хотя "Мирный" был очень плохим ходоком, вследствие чего „Восток" никогда не мог использовать всю свою парусность. 29 марта 1820 года, после 131 дня непрерывного плавания, „Восток" бросил якорь в гавани Сиднея. Через три недели туда же прибыл и „Мирный."

В ноябре Беллингсгаузен покинул Сидней и направился к острову Маккварн, где русские корабли наблюдали редчайший феномен — „подводное землетрясение". В начале декабря экспедиция пересекла 60-ю параллель под 163° в. д. и затем в течение двух месяцев и трех дней оставалась южнее этой параллели, пройдя 145 градусов по долготе. Корабли шли вдоль кромки сплошных льдов, которые так и не исчезали из поля зрения наблюдателей до самой Южной Георгии.

Если бы Беллингсгаузен следовал не в юго-восточном, а в юго-западном направлении, то, весьма возможно, он предвосхитил бы великие открытия Росса.

По мере продвижения экспедиции вперед, пловучих льдов встречалось все больше и больше. Однажды с кораблей одновременно было замечено свыше ста огромных ледяных гор. Пришлось делать большой обход к северу, чтобы обогнуть ледяную кромку. Но когда конец ее был уже достигнут, а на юге и на востоке показалось открытое море, что давало возможность повернуть опять к югу, — налетел шторм. Справившись с ним, экспедиция 24 декабря в четвертый раз пересекла полярный круг под 164° 34′ з. д., но плавание в этих широтах продолжалось всего двое суток, так как сильно сплоченный лед и гигантские ледяные горы воспрепятствовали дальнейшему продвижению на юг. Одна из встреченных гор была настоящим ледяным островом, — длина ее превышала 11 миль. Описав широкую дугу к северу, Беллингсгаузен обогнул кромку льдов и, не выходя за пределы 60-й параллели, на 135-м западном меридиане снова повернул на юг. Во время этой части плавания за один день замечено 244 ледяных горы. 11 января 1821 года полярный круг был пересечен в пятый раз, и экспедиция достигла 67° 50′ ю. ш. на 120° з. д. Но и здесь пришлось снова отступать к северу, так как из-за непроходимых льдов корабли не могли продвигаться дальше на юг. Обогнув кромку льдов с севера и пройдя меридиан, у которого Кук в свое плавание достиг самой южной точки, Беллингсгаузен опять направился на юго-восток и в шестой раз пересек полярный круг на 103° з. д., дойдя до 69° 52′ ю. ш. на 92° 10′ з. д., где был остановлен ледяной стеной. Это была самая южная точка, достигнутая русской экспедицией за все время ее плавания в антарктических водах! Опасаясь быть затертым здесь дрейфующими льдами, Беллингсгаузен повернул на север и 22 января на 69° ю. ш. и 90° з. д. увидел крутые, голые, черные скалы какой-то земли. Это действительно была земля — остров, а не гигантская ледяная гора. Беллингсгаузен назвал его островом Петра Первого.

Идя дальше на восток вдоль кромки льдов и держась как можно ближе к югу, Беллингсгаузен увидел через шесть дней второй гористый остров. Положение его было 68° 43′ ю. ш.

и 73° 10′ з. д. Погода стояла отличная, ясная, воздух был так прозрачен, что с кораблей можно было прекрасно рассмотреть вновь открытый остров, хотя из-за окружавших его льдов к нему не удалось подойти ближе чем на 40 миль. Казалось, этот остров тянулся далеко на юго-запад. Поэтому Беллинсгаузен счел возможным назвать его Землей Александра I.

Заняться более подробным изучением открытой земли было невозможно: льды наступали со всех сторон на корабли, оттесняя их к северо-западу. Когда снова удалось повернуть на восток, плавание продолжалось уже за пределами полярного круга, пересеченного по пути к северу 31 января на 76-м западном меридиане. Таким образом русские корабли плыли южнее полярного круга свыше двух недель, пройдя за это время 28 градусов по долготе,— достижение, которому еще не было равного.

Направившись на восток к Южным Шетландским островам (об открытии которых Смитом в 1819 году Беллингсгаузен узнал во время своего пребывания в Сиднее), чтобы проверить, не соединяются ли они с антарктическим континентом, Беллингсгаузен достиг их 4 февраля. Затем он обошел острова с юга и встретился у одного из них с целой флотилией английских и американских промысловых судов. Отсюда экспедиция прошла к северу, пересекла 11 февраля 60-ю параллель, проплыла среди Южных Оркнейских островов и на высоте Южной Георгии закончила свое кругосветное плавание в антарктических водах. 9 марта Беллингсгаузен прибыл в Рио-де-Жанейро, откуда вышел в начале мая и через два месяца стал на якорь на Кронштадтском рейде, пробыв в отсутствии два года. За все плавание было потеряно только три человека. Из 751 дня, которые продолжалось путешествие, корабли провели под парусами 527 дней.

Экспедиция Беллингсгаузена по праву считается блестящим продолжением плаваний Кука; она дополнила их во многих отношениях. По своему значению она может быть поставлена наравне со вторым плаванием Кука, как одна из величайших экспедиций по исследованию Антарктики. Во время нее производились, правда, нерегулярно, измерения температуры и солености воды, изучались состояние и образование морских льдов.

Хотя Беллингсгаузену не удалось побить рекорд, поставленный Куком, и русские корабли проникли на юг на один градус с четвертью меньше, чем корабли Кука, тем не менее они прошли 242 градуса по долготе южнее 60-й параллели и 41 градус за пределами антарктического круга. Корабли Кука прошли только 125 градусов по долготе южнее 60-й параллели и всего лишь 24 градуса к югу от южного полярного круга.

Одновременно с плаванием Беллингсгаузена в южных водах плавали, как мы уже упоминали, корабли английских и американских зверобоев-промышленников. Капитаны этих кораблей не искали новых открытий, но случайно им удавалось находить разные острова и земли, которых не видели экспедиции, посещавшие те же воды со специальной целью — найти там новые земли и острова. Так англичанин Брансфилд посетил в 1820 году Южные Шетландские острова, открытые за год перед тем Смитом, нанес на карту около 500 миль южной береговой полосы этих островов и видел часть северного побережья Земли

Греэма, названной им Землей Троицы (Тринити). Поэтому Брансфилда долго считали первым мореплавателем, который видел настоящий антарктический материк. Год спустя Поуэлл и Палмер открывают Южные Оркнейские острова, и в том же году — всего через шесть дней после американцев — те же острова находит Веддель. Через два года он дает название Южным Оркнейским островам и проходит на юг до 74° 15′ ю. ш. на 34° 17′ з. д., поставив таким образом рекорд, бывший долгое время непревзойденным. Ту область океана, где была достигнута эта точка, Веддель назвал морем короля Георга IV. Впоследствии оно было переименовано в море Ведделя в память мореплавателя, впервые посетившего его. Именем Ведделя был назван также особый вид тюленя, водящегося в водах Антарктики.

„ТОРГОВАЯ ФИРМА БРАТЬЕВ ЭНДЕРБИ"

Значительную роль в исследовании Антарктики сыграла английская торговая фирма братьев Эндерби. Еще в 1785 году корабли ее занимались промыслом тюленя в южных водах. В 1830 году ею была организована промысловая экспедиция в Антарктику в составе двух кораблей, под начальством Джона Биско. Кроме обычных промысловых заданий, Биско было дано поручение — произвести обследование антарктических вод в целях открытия новых земель. В 1830 – 1832 гг. Биско совершил кругосветное плавание в Антарктике, объявил английским владением Землю Греэма и открыл острова Биско, часть острова королевы Аделаиды и Землю Эндерби. Под 66° 29′ ю. ш. и 45° 17′ в. д. Биско видел сплошную стену льдов, поднимавшуюся на 30 метров в высоту от уровня моря. Очевидно, то была часть великого ледяного барьера, подобного тому, который спустя десять лет наблюдал Джемс Росс.

Плавание Биско не принесло никаких барышей фирме Эндерби. Зато оно дало ценные научные результаты, ибо Биско прошел около 160 градусов по долготе южнее 60-й параллели, в том числе почти пятьдесят градусов за пределами южного полярного круга. Биско вернулся в Англию в январе 1833 года, и том же году судовладельцы предоставили своему отважному капитану бриг „Хоупфул" для новой экспедиции в полярные страны, которая преследовала опять-таки не только одни промысловые цели. На этот раз Биско не удалось сделать никаких открытий,— бриг его был раздавлен льдами и затонул во время плавания от Южных Шетландских островов к Земле Александра I; команда была спасена вторым судном экспедиции.

Несмотря на неуспех Биско и большие финансовые потери, фирма Эндерби в том же 1833 году отправила в плавание в антарктические воды еще одного из энергичных капитанов — Кемпа, который спустился к югу от острова Кергелена, примерно вдоль 60-го восточного меридиана, и открыл на 66° ю. ш. землю, названную впоследствии его именем.

Пять лет спустя те же братья Эндерби, при поддержке семи лондонских купцов, снарядили новую антарктическую экспедицию, и в июле 1838 года из Темзы вышли в далекое плавание шхуна „Элиза Скотт" в 154 тонны водоизмещения и кут-

тер „Сабрина“ в 54 тонны (т.-е. немногим больше амундсеновской „Йоа“), под общим начальством Джона Баллени. 9 февраля 1839 года на 66° 37′ ю. ш. с кораблей была замечена группа островов, которая и получила потом название Баллени. Они расположены к югу от Новой Зеландии, и центральная часть группы лежит на 164° 30′ в. д. Разлучившись во время сильной бури с „Сабриной“, которая так и пропала без вести, „Элиза Скотт“ в сентябре 1839 года вернулась в Лондон, где Баллени успел ознакомить с результатами своего плавания Джемса Росса, уже собиравшегося покинуть берега Англии, чтобы отправиться в долголетнюю антарктическую экспедицию.

На этом мы заканчиваем краткий обзор тех экспедиций, которые относятся к „веку китобоев и зверобоев“,— ни одна из них не была научно-исследовательской. По всей справедливости такое название может быть присвоено (для времени, охватывающего первые сорок лет XIX века) только русской экспедиции Беллингсгаузена. Остальные экспедиции, как мы видели, занимались исследованиями лишь попутно и лишь в той мере, которая не отвлекала команды корабля от ее прямых обязанностей.

Многие капитаны промысловых судов и их хозяева-судовладельцы вообще не интересовались открытиями новых земель и островов,— залежки тюленей были для них гораздо интереснее земель, на берегах которых эти тюлени лежали. И даже „просвещенная фирма братьев Эндерби“ не столь уж бескорыстно поддерживала исследовательскую деятельность своих предприимчивых капитанов в антарктических водах. Правда, часто она несла большие убытки, но все же капитал был помещен ею правильно,— надо было только „уметь ждать“. А солидные английские купцы умеют ждать. И вот вскоре по окончании экспедиции Росса „Братья Эндерби“ получают от британского правительства концессию на право исключительного владения Оклендскими островами как китобойной станцией. Фирма Эндерби, корабли которой уже с 1785 года бороздили южные полярные воды, занимаясь китобойными и зверобойными промыслами, превращается в „Южную Китобойную компанию“. Не даром же владельцы ее столько лет заботились о привлечении в ряды своих капитанов людей более или менее образованных, искусных судоводителей и часто бывших офицеров военного флота. И капитанам этим всегда давалась инструкция — заниматься исследованиями не только в целях пополнения географических сведений—обогащения общечеловеческой сокровищницы знаний, но и „имея в виду денежные выгоды“ судовладельцев.

Позднее, уже в XX веке, эта картина повторяется. Разница лишь в том, что теперь „просвещение“ распространяют норвежские китобои, а научное исследование Антарктики (очень интенсивное, рационально поставленное и вооруженное совершеннейшими техническими средствами) возглавляет не английская фирма „Братья Эндерби“, а норвежские промышленники-миллионеры Кристенсены из Саннефьорда. Для получения базы в Южном Ледовитом океане они не спрашивают концессий у правительства. Само норвежское правительство, под давлением крупнейших промышленных фирм, аннексирует различные территории в Антарктике.

Однако, каковы бы ни были желания и намерения судовладельческих фирм, все же надо признать, что капитаны английских и американских судов, промышлявших морского зверя в южных водах, собрали там ценнейшие материалы, чем содействовали исследованию антарктических областей. Экспедиции эти совершались на небольших парусных судах, плохо приспособленных для многомесячного полярного плавания, особенно в таких морях, которые считаются наиболее бурными и отдаленными на всем земном шаре.

ПЛАВАНИЯ ДЮМОН-ДЮРВИЛЯ И УИЛКСА

В первой четверти прошлого столетия, в связи с повышением требований к безопасному вождению судов, европейские ученые усиленно занялись изучением явлений земного магнетизма. В результате целая цепь магнитных станций опоясала всю землю. Но для полноты картины нехватало материалов из антарктических областей. Поэтому Франция, США и Великобритания решили отправить в Антарктику свои научные экспедиции в составе нескольких военных кораблей.

Первыми отправились в плавание французские корабли „Астролябия“ и „Зелэ“ под начальством Дюмон-Дюрвиля, известного своими поисками пропавшей без вести при исследовании Тихого океана экспедиции Лаперуза. Год спустя вышла в море американская экспедиция в составе шести кораблей под общим командованием капитана Чарлза Уилкса. И, наконец, еще через два года в Антарктику отплыла и английская научно-исследовательская экспедиция на кораблях „Эребус“ и „Террор“ под начальством капитана Джемса Кларка Росса. Это были те самые корабли, которые позднее вошли в состав экспедиции сэра Джона Франклина, трагически погибшего у берегов Земли короля Уильяма в поисках северо-западного морского пути (1847—1849).

Начальник английской антарктической экспедиции Джемс Росс был племянником известного полярного мореплавателя Джона Росса, участвовал во всех трех плаваниях Парри и в одной из экспедиций своего дяди, причем во время нее открыл местоположение северного магнитного полюса, о чем мы уже рассказывали. Таким образом командование английской антарктической экспедицией было поручено достойному и сведущему лицу.

Разумеется, для науки было бы гораздо полезнее, если бы все три экспедиции отправились в Антарктику одновременно и выполняли свою работу по единому, общему для всех плану, как это позднее делалось в оба Международных полярных года. Конечно, дух соперничества между экспедициями не мог не способствовать качеству их работы, но, к сожалению, конкуренция заходила слишком далеко!

Французские корабли вышли в плавание из Тулона 7 сентября 1837 года и прошли через Атлантический океан к Магелланову проливу, откуда в начале следующего года направились на юг по пути Ведделя. Вскоре экспедиция достигла кромки сплошных льдов на 63° 39′ ю. ш. и 44° 47′ з. д. и в течение нескольких недель крейсировала в этой области, то поднимаясь к Южным Оркнейским островам, то опять возвращаясь во льды.

27 февраля 1838 года, находясь к юго-западу от указанных островов, экспедиция увидела на 63° ю. ш. какую-то землю, вероятно, часть земли, замеченной Палмером и Биско. Дюмон-Дюрвиль обошел ее с северо-запада и нашел, что она состоит из двух гористых, покрытых снегом островов, которые он назвал Землей Людовика-Филиппа и островом Жуанвиль. В начале марта, считаясь с поздним временем года, начальник экспедиции покинул воды Антарктики и прошел в Тихий океан, где занялся выполнением главной части своей программы — исследованием тихоокеанских островов с точки зрения изучения населяющих их племен. Плавание в антарктических водах было лишь дополнением к плану работ экспедиции, продиктованному желанием французского короля Людовика-Филиппа и его правительства превзойти Англию в смысле новых открытий.

В конце 1839 года Дюмон-Дюрвиль решил предпринять еще одно плавание в южных водах, предполагая обследовать область к югу от 60-й параллели между 120° и 160° в. д., где не бывали ни Кук, ни Беллингсгаузен, ни Биско. Начальник французской экспедиции в своем официальном отчете откровенно заявляет, что целью его второго плавания были поиски магнитного полюса и желание опередить экспедиции Уилкса и Росса, направлявшиеся в ту же область.

1 января 1840 года „Астролябия“ и „Зелэ“ покинули Хобарт в Тасмании, где экспедиция оставила в госпитале немало больных, и направились на юго-восток. Первые льды были встречены две недели спустя на 60° ю. ш. Но погода стояла хорошая, море было спокойно, и, казалось, все предвещало успешное достижение не только полярного круга, а даже и 70-й параллели. 20 января была пересечена 66-я параллель, и экспедиция уже приготовилась торжественно праздновать переход через полярный круг. Однако еще до начала этого празднества произошло важное событие: впереди была замечена земля. Следующий день принес великолепнейшую погоду при полном безветрии. Дюмон-Дюрвиль испытывал муки Тантала, видя уже вполне отчетливо очертания высокой гористой земли, тянувшейся на юго-восток и северо-запад, и не имея возможности приблизиться к ней.

Все же вскоре подул легкий ветер, и на долю экспедиции выпал редчайший случай в Антарктике: приблизиться при отличной видимости ко вновь открытой земле и точно определить ее местоположение. Полуденные наблюдения дали 66° 30 ю. ш. и 138° 21′ в. д. Дюмон-Дюрвилю удалось произвести высадку на берег и водрузить там французский флаг. Новооткрытая область была названа Землей Адели. В течение двух дней корабли шли на запад вдоль берегов этой земли. Но затем путь их был прегражден сплошной ледяной стеной, тянувшейся с севера на юг. Пришлось огибать ее к северу. Здесь экспедиция попала в сильнейший шторм, и корабли очень пострадали от него. Вернувшись к северу до 64°, Дюмон-Дюрвиль снова повернул на юго-запад и под 65° ю. ш. и 135° в. д. встретил одно из судов американской экспедиции Уилкса, которое, не отвечая „Астролябии“ на сигналы, быстро скрылось в тумане.

На 131° в. д. и под 64° 30′ ю. ш. был снова замечен ледяной барьер, тянувшийся к югу. Поэтому корабли повернули обратно.

Дюмон-Дюрвиль, считая свое задание выполненным, к 1 февраля 1840 года вышел из области льдов и отправился продолжать свои исследования в Полинезии, дав напоследок название Земли Клари отвесной стене ледяных утесов, вздымавшихся на высоту 30—40 метров над уровнем моря, которая была замечена с кораблей за два дня перед тем.

Вопрос об организации американской антарктической экспедиции впервые был поднят еще в 1828 году. Но понадобилось восемь лет для преодоления разных препятствий, возникших из-за трений между нижней палатой и сенатом. Наконец, в мае 1836



Пингвины в Антарктике

года конгресс принял акт о снаряжении и отправке в Антарктику большой экспедиции в составе военных кораблей „Винсенн" в 780 тонн, „Пикок" в 650 тонн и „Порпойз" в 230 тонн. Кроме того, в экспедиции участвовали старое лоцманское судно „Си-Галл", тендер „Фланиг Фиш" и большое транспортное судно „Рилиф". Начальником этой флотилии был назначен капитан Эп Кэйтсби Джонс, а лейтенант Чарлз Уилкс был отправлен в Европу для консультации со сведущими людьми и для закупки научных инструментов. Снаряжалась и комплектовалась экспедиция очень скверно. Все суда были мало пригодны для тяжелого, крайне опасного и длительного плавания в антарктических водах. „Рилиф" (что значит „Помощь") пришлось вернуть домой вскоре после отплытия, так как из-за своей тихоходности он являлся не „помощью", а только помехой для других кораблей. Команда пяти кораблей, продолжавших плавание, состояла из 83 офицеров, 12 научных сотрудников и 345 матросов, из которых только 221 человек вернулся в США или был отослан туда на судах США. Из остальных 124 человек — 62 были спи-

саны с кораблей, 47 дезертировали и 15 умерли или пропали без вести вместе с погибшей „Си-Галл". Для пополнения команд было нанято в различных портах 240 новых матросов, из них 80 дезертировали, 8 умерли, 26 были списаны и 126 доставлены в США.

Таким образом личный состав экспедиции при возвращении ее домой был почти таким же самым, что и при отплытии. Но чрезвычайно большой процент дезертиров (22 процента или 127 человек из 585) показывает, что с экспедицией, мягко выражаясь, не все обстояло благополучно.

Пока Уилкс ездил в Англию, инициаторы и организаторы экспедиции повздорили между собой, и все подготовительные работы пошли вкривь и вкось. Морское ведомство, еще и прежде противившееся отправке экспедиции и вынужденное взяться за организацию ее против своего желания, теперь снаряжало корабли кое-как. Грузы поступали без всякого досмотра и приемки, ремонтные работы велись отвратительно,— никто не интересовался делами экспедиции и не желал брать на себя ответственность за подготовку ее. Капитан Джонс отказался от командования, двое его помощников не пожелали принять начальство над экспедицией. Отказался и еще один капитан, которому предложили принять команду.

В это время вернулся из Англии Уилкс и к своему огорчению узнал, что его прочат в научные сотрудники, а не на одну из командных должностей. Тогда он тоже отказался участвовать в экспедиции. Однако в марте 1838 года морской министр, обойдя целый ряд офицеров, старших Уилкса по чину, приказал ему принять командование экспедицией и переорганизовать ее. Уилкс сделал все, что мог, но покинул берега Америки с очень тяжелым чувством. Перед отплытием он доносил по начальству, что морское министерство отнеслось к своим обязанностям крайне невнимательно и недоснабдило кораблей разного рода провиантом. Корабли, уходившие в многолетнее плавание, не были осмотрены, как следует, а ремонт их не закончен.

Конечно, Уилкс мог последовать примеру своих товарищей, отказаться от должности начальника экспедиции и таким образом отложить ее выход в море до приведения кораблей в надлежащий вид и до погрузки на них всего необходимого. Но больше нельзя было испытывать терпение возбужденных команд, уставших от почти двухлетнего ожидания, как нельзя было и раздражать прессу, настоятельно требовавшую, чтобы экспедиция начинала свое плавание.

Наконец, 18 августа 1838 года, точно в назначенный Уилксом (почти за полгода) день, американская эскадра покинула родные берега. Ни „Пикок", ни „Си-Галл", ни „Флаинг Фиш" не вернулись домой; первые два судна погибли („Си-Галл" еще в ранний период экспедиции — 1 мая 1839 года — и со всем экипажем), последнее было продано в Сингапуре, как негодное для целей плавания.

В феврале 1839 года эскадра собралась у южных берегов Огненной Земли, откуда Уилкс отправился на „Порпойз" (т. е. на самом маленьком из всех трех военных кораблей!) в сопровождении „Си-Галл" к юго-востоку исследовать Землю

Палмера (она же Греэма, она же Троицы), а „Пикок“ и „Флаинг Фиш“ были посланы на запад к 106-му западному меридиану, где Кук проник на юг до 71°10′ ю.-ш.

Ни той, ни другой партиям не удалось достигнуть больших результатов. Уилкс прошел на юг к Южным Шетландским островам, а затем определил положение „восточной оконечности Земли Палмера“ под 63°25′ ю. ш. и 57°55′ з. д., где за год перед тем побывала экспедиция Дюмон-Дюрвиля. Из-за штормовой погоды и холодов, с которыми не могла бороться плохо одетая команда кораблей (поставленная морским министерством полярная одежда оказалась очень скверного качества и не отвечала образцам), Уилкс уже в конце марта вернулся на свою базу. „Пикок“ и „Флаинг Фиш“ вскоре после выхода в море потеряли друг друга и целый месяц плавали порознь. За этот месяц „Пикок“, встретивший первые ледяные горы под 63°30′ ю. ш., доходил до 98° з. д., а маленький „Флаинг Фиш“ спускался на юг до 70° ю. ш., где едва не был затерт льдами,

Находясь на 68° ю. ш. и 95°44′ з. д., капитан „Пикока“ к своему изумлению и радости снова увидел „Флаинг Фиш“. Отсюда оба корабля продолжали плавание вместе. Но вскоре было решено отступать на север из-за позднего времени года. Эскадра Уилкса собралась на базе экспедиции, а затем отплыла в Вальпарайзо, куда все корабли, кроме несчастной „Си-Галл“, прибыли благополучно. В мае 1839 года Уилкс отправился на исследование тропической области Тихого океана и пробыл в плавании до конца ноября, а затем прошел со своими кораблями в Австралию. Здесь все научные сотрудники экспедиции были списаны с судов, и им было предложено вместо изучения Антарктики заняться изучением Австралии и Новой Зеландии.

В конце декабря — в день, назначенный еще до отплытия эскадры из Америки (Уилкс, очевидно, приписывал большое значение точному выполнению своего плана, как и семьдесят лет спустя Р. Амундсен), экспедиция вышла в море из Сиднея. Корабли были в таком виде и состоянии, что трудно было бы найти суда, менее их приспособленные для плавания в полярных водах! Вскоре был потерян из виду в тумане „Флаинг Фиш“. На следующий день исчез в тумане „Пикок“. 12 января скрылся из глаз и „Порпойз“. Флагманский корабль „Винсенн“ остался в одиночестве. Однако уже через три дня „Пикок“ и „Порпойз“ встретились, а на другой день они нашли и „Винсенн“ на 66° ю. ш. и 157°46′ в. д. Здесь Уилкс усмотрел „видимость“ какой-то земли и решил, что это часть антарктического материка. Очень может быть, что то были острова, открытые Баллени. Плавание продолжалось на запад при очень тяжелых условиях погоды, и в конце января экспедиция опять увидела берега земли на 66°45′ ю. ш. и 140°2′ в. д., которой Уилкс дал название Антарктического материка. Но это была земля, открытая за девять дней до того Дюмон-Дюрвилем. К 20-м числам февраля, когда экспедиция находилась у 101° в. д., Уилкс решил закончить плавание в полярных водах и повернуть на север. 11 марта корабль его „Винсенн“, опять растерявший своих спутников, прибыл в Сидней. К 30 марта туда подтянулись и остальные суда экспедиции.

Если принять во внимание состояние американских кораблей, то приходится только удивляться, как они оказались способными совершить такое длительное плавание в антарктических областях, преследуя поставленные себе цели! В общем, особенно важных или новых открытий Уилкс не сделал, и существование Антарктического континента в исследованных им областях не доказано. Возможно, что название это присвоено цепи островов, которые едва ли связаны с лежащим позади них континентом. Позднейшие исследования показали, что из восьми новых земель, на открытие которых претендовал Уилкс, шесть вообще не существуют, существование седьмой маловероятно, и лишь восьмая действительно есть, но она уже была открыта до американцев экспедицией Дюмон-Дюрвиля.

ОТКРЫТИЯ ДЖЕМСА РОССА

Английская антарктическая экспедиция Джемса Росса по тщательности подготовки и организации была прямой противоположностью американской экспедиции. Английское правительство предоставило экспедиции два военных корабля — „Эребус" и „Террор" в 370 и 340 тонн водоизмещением. Предполагалось поставить на них паровые машины, но в то время паровые двигатели только еще начали применяться в военном флоте, и потому они были признаны неподходящими для далекого многомесячного плавания. Позже, когда эти корабли были посланы на поиски северо-западного морского пути в составе злосчастной полярной экспедиции Джона Франклина, они были снабжены паровыми машинами.

„Эребус" был построен особо солидно (в военном флоте он был „бомбардировщиком"), т. е. был вооружен тяжелыми, крупнокалиберными мортирами, стрелявшими при больших углах возвышения. Поэтому корабль был целиком из дерева с усиленными креплениями. Второй корабль — „Террор", почти таких же размеров, уже плавал в 1837 году в полярных водах, и потому корпус его был усилен дополнительно. Оба судна были заново отремонтированы, приведены в блестящее состояние и специально оборудованы для надобностей длительного полярного плавания. Кроме обычного провианта, было взято значительное количество свежезаконсервированного мяса и огромные запасы овощей. Одной моркови было погружено пять тонн и четыре тонны пикулей.

Начальник экспедиции Джон Росс был одним из опытнейших полярных исследователей того времени, и английское адмиралтейство едва ли могло сделать лучший выбор. Этим объясняется и то обстоятельство, что Россу не было дано никаких подробных инструкций, какие обычно даются начальникам всяких правительственных экспедиций. Адмиралтейство предоставило ему полную свободу действий и определило лишь цели, порядок и продолжительность плавания. В дополнение к общей инструкции адмиралтейства, Россу были преподаны и специальные указания относительно порядка и объема разного рода научных наблюдений, которые участники экспедиции обязаны были вести во время своего плавания. Эти инструкции касались вопросов

земного магнетизма, геодезии, метеорологии, океанографии, астрономии, геологии, ботаники, зоологии и т. п. и составляли целый том в сто страниц.

Когда „Эребус" и „Террор" уже готовились покинуть берега Англии, в Темзу вошла маленькая „Элиза Скотт", на которой вернулся Баллени, успевший ознакомить Росса со своими открытиями. Поэтому острова Баллени были намечены в качестве первой станции для магнитных наблюдений экспедиции.

Приведем, кстати, любопытную справку английского историка исследования Антарктики — Милла. Если представить себе всю плеяду антарктических исследователей XIX века в виде цепи, то в ней каждое последующее звено находится в личной связи с предыдущим. Смит, открывший Южные Шетландские острова, знал Ведделя, знакомого с Мореллем, другом Палмера, встречавшегося с Беллингсгаузеном. А Веддель встречался с Биско, который знал Уилкса, Дюмон-Дюрвиля и Баллени. Баллени успел повидаться с Россом, а один из сотрудников Росса, доктор Джозеф Хукер, дожил до XX столетия и лично знал всех начальников крупнейших антарктических экспедиций второй половины XIX и начала XX века. Очень возможно, что есть еще звено, соединяющее Смита с Куком через одного из зверобоев, промышлявших тюленя у берегов Южной Георгии, где промысел начался немедленно после возвращения Кука и еще не заглох ко времени открытия Смита. Но и помимо этого цепь смыкается через Беллингсгаузена, лично знавшего Бэнкса, спутника Кука. Таким образом можно установить некоторую живую связь Кука со Скоттом, Шеклтоном, Амундсеном через ряд русских, американских и английских исследователей!

25 сентября 1839 года корабли Росса вышли в свое далекое плавание. Несколько раз останавливаясь попути для производства магнитных наблюдений, экспедиция только в августе 1840 года прибыла в Тасманию, губернатором которой был тогда Джон Франклин. Никто, конечно, не мог и думать в то время, что всего через пять лет Франклин будет командовать теми же самыми „Эребусом" и „Террором" и вместе с ними найдет потом свою гибель в полярных водах Северной Америки, что явится непосредственной причиной приостановки дальнейшего исследования Антарктики на долгие годы.

В Тасмании Росс узнал из австралийских газет о результатах плаваний Дюмон-Дюрвиля и там же получил письмо от Уилкса, в котором тот сообщал Россу, что американские корабли уже побывали в той именно области, где Росс должен был проводить свою работу по инструкции адмиралтейства. Вследствие этого Росс изменил свой первоначальный маршрут, решил следовать на юг по 170-му восточному меридиану и, если удастся, достичь магнитного полюса. В своем выборе Росс остановился на 170-м меридиане, так как именно здесь, на 69° ю. ш., Баллени за два года перед тем видел открытое море.

„Эребус" и „Террор" покинули Тасманию в ноябре 1840 года и 5 января 1841 года впервые в истории исследования Антарктики вошли в сплошные льды на 66°55′ ю. ш. и 174°34′ в. д. Пользуясь всяким удобным случаем для дальнейшего продвижения, Росс отважно шел через льды, и 9 января его корабли

вышли на чистую воду на 69°15′ ю. ш. и 176° в. д. Пояс сплошных льдов остался позади. Впереди широко расстилалось открытое море, а дальше к югу показались очертания высоких покрытых снегом гор. Антарктический материк был, наконец, открыт.

„Это было событием в истории открытий,— пишет уже упоминавшийся нами английский историк Милл,— заколдованная стена, от которой всем прежним исследователям приходилось в отчаянии поворачивать обратно, распалась при первом же решительном усилии пробиться сквозь нее. Широкие возможности, открывшиеся перед торжествующими кораблями, были такими, какие встречаются один-два раза на протяжении веков,— первый мореплаватель, прошедший Геркулесовы Столпы, Диас, когда он обогнул мыс Бурь, Колумб, когда он завидел берега Вест-Индии, Бальбоа, когда он первым увидел Тихий океан, Магеллан, когда он проложил себе путь через свой пролив в безбрежный океан, переживали подобные же мгновения".

Замеченные Россом горы были названы им Горной цепью Адмиралтейства, а выдавшийся в море выступ берега на 71° ю. ш.— мысом Эдэр. Магнитные наблюдения указывали, что магнитный полюс — главная цель экспедиции Росса — должен находиться приблизительно милях в 500 к юго-западу. Поэтому экспедиция направилась прямо на юг вдоль берега, окаймленного льдами, в надежде, что он будет все время уклоняться к югу, и с расчетом, что можно будет достигнуть еще более высоких широт. Но широкий пояс льдов остановил корабли в нескольких милях от материка, и потому удалось произвести высадку только в разных пунктах на берегах небольших островов, лежавших мористее. Вскоре показались очертания еще одной горной цепи, а затем был открыт огромный действующий вулкан, названный горой Эребус (3500 метров над уровнем моря). Второму, менее высокому вулкану, расположенному неподалеку, было присвоено название горы Террор.

Это было изумительное открытие! Среди вечных льдов высоко к небу вздымалась огромная огнедышащая гора! Правда, уже Баллени заметил на одном из открытых им за два года перед тем островов какие-то вулканические явления: можно было ожидать встретить их и южнее.

Подходя к горам Эребус и Террор, Росс предполагал, что они находятся на острове (как это и есть на самом деле), который можно будет обогнуть и пройти далеко на юг. Полный этой уверенности, начальник экспедиции приказал „Террору" искать его на 80-й параллели, если корабли потеряют друг друга из вида. Однако огромная стена совершенно отвесных сверкающих ледяных утесов, шедшая на восток от вулканов, преграждала экспедиции всякий дальнейший путь. Никто из участников ее еще никогда в жизни не видывал ничего подобного. Эта мощная стена достигала в высоту 30—35 метров и бесконечной линией тянулась на восток. Пять суток корабли Росса шли вдоль нее, не видя ни конца ее, ни края. На 167° з. д. Росс повернул обратно, пройдя свыше 450 км вдоль ледяной стены, надежно защищавшей все подступы к магнитному полюсу с моря. Как ни был Росс знаком с различными формами

полярных льдов, но такое гигантское ледяное образование поразило и его не меньше, чем каждого рядового участника экспедиции. Он назвал эту отвесную ледяную стену Великим ледяным барьером, ибо она преграждала ему дальнейшее продвижение на юг. Теперь этот барьер обычно называют Барьером Росса. Это огромный ледник, спускающийся с высокого антарктического плоскогорья. 2 февраля корабли достигли самой южной точки своего плавания, 78°4′ ю. ш., и подошли совсем близко к барьеру. Он поднимался здесь прямо из моря на высоту 40—45 метров. Измерение глубины показало, что барьер, вероятно, находится наплаву, и тогда, значит, общая толщина этого гигантского ледяного слоя должна достигать не менее 300 метров!

Во время плавания около острова, где высятся Эребус и Террор, экспедиция дважды наблюдала извержение вулкана — совершенно феерическое зрелище, когда красные потоки лавы стекали на снега и льды, огромные столбы дыма метров в сто толщиной вздымались на многие сотни метров в высоту, озаряясь багровым пламенем, отсвет которого падал на гигантские ледяные горы отражался их гранями, играл и переливался на них.



Джемс Росс

Однако быстро надвигалась осень, и вся поверхность моря начала покрываться молодым льдом, который корабли Росса не могли проламывать из-за своего тихого хода. Зимовка во льдах нисколько не входила в планы начальника экспедиции, и потому он решил уходить на север при помощи высылаемых вперед гребных судов, прокладывавших во льдах путь „Эребусу“ и „Террору“.

„Великой южной земле“, открытой Россом, он дал название Земли Виктории. Очевидно, у него было намерение присвоить это наименование всему антарктическому континенту, а не только той береговой полосе, тянувшейся к югу, которую Росс проследил от 70-й до 79-й параллелей. Вообще за это свое плавание, продолжавшееся три с небольшим месяца, Росс открыл еще острова Позешен (Владения), Кульмена, Франклина, заливы Мак-Мурдо и Вуда, мысы Эдэр, Бэрда, Крозье, Гаусса, Вашингтона, Анны и др.

Снова пройдя с большими трудностями и риском застрять там через пояс сплошных льдов между сравнительно открытым морем у берегов Земли Виктории и океаном, Росс к 20 марта вышел уже в безопасную область. Две недели спустя „Эребус“ и „Террор“ стали на якорь в Хобарте в Тасмании, не потеряв за время своего плавания, продолжавшегося 145 дней, ни одного человека.

После трехмесячного пребывания в Тасмании Росс отправился к берегам Австралии, а затем Новой Зеландии, где опять

провел три месяца, подготовляясь и снаряжаясь к своему второму плаванию в антарктических водах. 23 ноября 1841 года „Эребус" и „Террор" покинули место своей стоянки и вышли в море, держась юго-восточного курса, чтобы попытаться пройти как можно дальше к югу, огибая с востока ледяной барьер. Это плавание было более замечательно смелыми схватками с силами природы, чем географическими открытиями. Следуя вдоль 146-го западного меридиана, Росс на 58° ю. ш. встретил первую ледяную гору, а затем во второй половине декабря вошел в сплошные льды. В течение 40 дней корабли экспедиции, постоянно сносимые ветром к западу, боролись со льдами, пройдя в них около 800 миль. Наконец ледяной барьер был достигнут, и Росс проплыл вдоль него на восток до 161° 27′ з. д. на 78° 9′ 30″ ю. ш., пройдя таким образом на 6 миль дальше к югу, чем во время своего первого плавания. Этот пункт отстоял на 400 миль от мыса Крозье у западного края барьера и шестьдесят лет был самой южной точкой, когда-либо достигнутой исследователями Антарктики.

Погода не благоприятствовала плаванию. Уже в конце февраля начальнику экспедиции стало ясно, что дальнейшую работу скоро придется прекратить. Море быстро покрывалось молодым льдом, через который „Эребус" и „Террор" могли успешно продвигаться только при сильном ветре. К счастью, подул свежий юго-восточный ветер, и корабли, пробившись сквозь тридцатимильный пояс сплошных льдов, опять вышли в открытое море. Теперь курс был взят прямо на север вдоль кромки льдов, лежавших к востоку. 6 марта экспедиция пересекла полярный круг к югу от него, проведя более двух месяцев в постоянной борьбе со льдом. Через трое суток была достигнута 60-я параллель, и корабли повернули прямо на восток, чтобы как можно скорее дойти до Фалклендских островов, выбранных местом зимовки, куда экспедиция и прибыла 6 апреля 1842 года после 137 дней пребывания в море.

За время второго плавания в Антарктике Росс не сделал никаких блестящих открытий. Оба его корабля дважды подвергались величайшей опасности и спаслись от гибели во льдах только благодаря заботливому и тщательному снаряжению экспедиции,— обилие запасных частей дало возможность производить на ходу самые неотложные починки после аварий. Экспедицией были собраны разные научные материалы, но ценность их оказалась ничтожной из-за несовершенства инструментов.

По прибытии на Фалклендские острова Росс занялся ремонтом и приведением в порядок своих судов, на что ушло несколько месяцев. С наступлением лета все было готово для новой кампании, и 17 декабря 1842 года „Эребус" и „Террор" в третий раз направились к югу. Программа действий была приблизительно такова: Росс намеревался пройти на юг вдоль 55-го западного меридиана в надежде найти там продолжение Земли Людовика-Филиппа, а затем обследовать вновь открытую землю и вместе с тем попытаться проникнуть в высокие южные широты. Если же путь на юг оказался бы прегражденным, то экспедиция должна была итти маршрутом Ведделя 1823 года,— в случае удачи он мог привести к открытому морю под очень высокими южными широтами.

Первые ледяные горы были встречены на 61° ю. ш., а через несколько дней корабли достигли кромки сплошных льдов на 52° з. д. Стараясь держаться между пловучими льдами и землей, Росс пошел вдоль кромки к западу и 28 декабря увидел Землю Жуанвиля, открытую Дюмон-Дюрвилем. Вскоре был замечен небольшой остров, названный островом Опасности. Новый 1843 год принес несколько сюрпризов в виде открытия в этот день горы Хаддингтон и островка Кокберн, на берег которого была произведена высадка с водружением там английского флага. В этой области, как и раньше у берегов Земли Виктории, Росс был поражен огромным количеством китов и их непугливостью. В своем дневнике он пишет:

„Итак, на протяжении десяти дней после оставления нами Фалклендских островов мы открыли не только новую землю, но и ценное поле китобойных промыслов, весьма достойное внимания наших предприимчивых купцов и менее чем в 600 милях от одного из наших владений".

Блестящие перспективы китобойного промысла в Антарктике заинтересовывают Росса, и он неоднократно возвращается к этому вопросу, отмечая различные события своего плавания. Еще за два года перед тем он писал:

„До сих пор киты наслаждались тихой и мирной жизнью, находясь вне пределов досягаемости со стороны своих преследователей, но теперь, конечно, им придется увеличить богатство нашей страны в полном соответствии с энергией и проницательностью наших купцов. Для торговой предприимчивости открывается новый источник национального и личного обогащения, и если этот случай будет использован с энергией и терпением, то он обязательно повлечет за собой чрезвычайно большие результаты". (Запись в дневнике от 14 января 1841 г.).

Вообще за все свои три плавания в Антарктике Росс неоднократно наблюдал китов в этих водах, и мы находим в его дневнике очень много ценных записей, посвященных этому вопросу. Позже мы увидим, какое огромное значение для дальнейшего научного исследования Антарктики имело развитие здесь китобойного промысла. И слова Росса: „Не сомневаюсь, что эта область (позднее названная морем Росса) вскоре будет для наших китобоев часто посещаемым местом, ибо она находится так близко от Ван-Дименовой Земли (Тасмании), где корабли легко могут снаряжаться",— оказались пророческими, хотя пальма первенства досталась не „нашим" — английским — китобоям, а норвежским! Английские „предприимчивые" купцы остались за флагом и спохватились послать корабль для изучения вод моря Ведделя с точки зрения возможности занятия там китобойным промыслом ровно через пятьдесят лет после экспедиции Росса. А между тем Росс уже в 1843 году сообщал, что, по полученным им в Капштадте сведениям, у берегов острова Кергелена и в водах, омывающих его, промышляют сотни китобойных судов!

Но вернемся к плаванию Росса. Погода сильно ухудшилась, наступали холода, и вскоре корабли, пытавшиеся пройти дальше узким каналом между землей и цепью стоявших на мели ледяных гор, застряли во льдах к северу от 65-й параллели. После

тяжелой семидневной борьбы удалось выйти на чистую воду, и Росс сделал попытку проложить себе путь на юго-восток. Однако и здесь его старания не увенчались успехом, и поэтому он приступил ко второй части своей программы — повторению плавания Ведделя по 40-му меридиану. В начале марта „Эребус“ и „Террор“ достигли самой южной точки своего третьего плавания — 71° 30′ ю. ш. на 14° 51′ з. д. Дальнейшему продвижению на юг был окончательно положен предел. Отсалютовав южным льдам поднятием флагов и сбросив в море боченок с документами, подтверждавшими достижение указанной широты, Росс отдал приказ о возвращении в Англию. В середине марта экспедиция вышла за пределы южного полярного круга и направилась на восток.

Третье плавание Росса не прибавило ничего к тем лаврам, которые он пожал благодаря своим великим открытиям 1841 года. Правда, условия погоды и состояние льдов в 1842—1843 гг. были самыми неблагоприятными за всю его экспедицию. Кроме того, Россу не везло с того самого дня, как он покинул берега Новой Зеландии. Последней его неудачей была попытка найти и определить точное положение „неуловимого“ и таинственного острова Бувэ. Смешно сказать: этот остров продолжал оставаться какой-то невидимкой для научно-исследовательских правительственных экспедиций, но то и дело посещался капитанами промысловых судов братьев Эндерби!

Еще в 1825 году капитан Норрис на „Спрайтли“, очевидно не знавший о поисках мыса Обрезания Бувэ, подходил к берегам какого-то острова на 54° 15′ ю. ш. и 5° в. д. и назвал его островом Ливерпуль. На другой день были замечены другой остров и несколько скал, названных Печными Трубами. На берег одного из этих островов Норрис высаживался и поднял там английский флаг.

Однако Росс, пересекши гриничский меридиан в южной широте 54° 8′, не нашел острова Бувэ, хотя его истинное положение 54° 26′ ю. ш. и 3° 24′ в. д., так что „Эребус“ и „Террор“ должны были пройти от него очень близко. Вероятно, он был принят за дрейфующую ледяную гору. Последняя из таких гор была замечена на 47° 40′ ю. ш.,— очевидно, 1843 год отличался большим их обилием.

Дальнейшее плавание не осложнялось никакими событиями, и после захода в несколько портов экспедиция Росса благополучно достигла родных берегов 2 сентября 1843 года, не имея на борту ни одного больного.

Открытия Росса имеют большое значение для науки. Его первое плавание занимает совершенно особое место в истории исследования Антарктики, и многие последующие мореплаватели с большой пользой для себя учитывали промахи, ошибки и достижения этого замечательного полярного путешественника. В дальнейшем мы еще не раз будем упоминать его имя. А пока отметим, что открытая им во время первого плавания небольшая бухта в ледяном барьере, так называемая Китовая бухта, где барьер достигал всего 10—12 метров высоты, послужила потом местом высадки норвежской экспедиции Амундсена, строившего свои расчеты и предположения на опыте Росса.

ПЕРИОД ЗАТИШЬЯ

С экспедицией Росса заканчивается очень значительный и важный период исследования Антарктики, и на долгие годы наступает затишье. На ближайшие пятьдесят лет все интересы исследователей отвлекаются от далекого юга и обращаются на поиски северо-западного и северо-восточного морских путей, или, как в 50-х годах минувшего века, на поиски погибшей экспедиции Франклина.

Впрочем, даже и в этот период затишья совершаются две антарктических экспедиции. Одной из них была экспедиция лейтенанта Мура на „Пагоде", отправленная в 1845 году английским адмиралтейством в полярные воды южной части Индийского океана для пополнения серии магнитных наблюдений, произведенных во время плавания Росса. „Пагода" тоже безуспешно занималась поисками острова Бувэ и, не найдя его, направилась на юг, достигнув всего 67° 50′ ю. ш. на 39° 41′ в. д. Экспедиция Мура в общем не дала никаких значительных результатов, и мы упоминаем о ней главным образом потому, что плавание „Пагоды" было последней антарктической экспедицией, совершенной на парусном судне без всякой помощи пара. Ею закончился величайший и замечательнейший период истории морских открытий, который „начался с Генриха Мореплавателя в первые годы XV столетия и закончился в середине XIX лейтенантом британского флота Муром" (к полной неожиданности для него самого!).

Кроме краткого плавания в 1850 году промыслового судна „Бриск" фирмы Эндерби и еще более короткого, но весьма ценного антарктического рейса парохода „Челленджер" в 1874 году, упомянутый нами период затишья ничем не нарушается. Из этих двух плаваний нас интересует только экспедиция „Челленджера", описанию которой мы и посвятим несколько строк.

К середине XIX века пароходы начали вполне успешно конкурировать с парусными судами, но были еще настолько тихоходны и так зависели от своих запасов угля, что быстроходные парусники под управлением искусных капитанов, умевших использовать наиболее для себя выгодно благоприятные ветры и морские течения, все еще побивали пароходы на длинных дистанциях. Примерно в это же время работы замечательного американского моряка и ученого Мори внесли много нового в науку кораблевождения и, между прочим, доказали мореплавателям, что кратчайший путь между двумя точками земной поверхности проходит по дуге большого круга. Американские торговые корабли были первыми, оценившими и применившими этот новый метод на практике. Во время своих далеких плаваний в Китай капитаны стали ходить по дугам большого круга, огибая мыс Доброй Надежды и Австралию, а на обратном пути — мыс Горн. Таким образом они непременно заходили в высокие южные широты. Глядя на плоские карты, особенно вычерченные в так называемой меркаторской проекции, когда все параллели и меридианы пересекаются друг с другом под прямыми углами, очень трудно представить себе, что, например, самый кратчайший путь от мыса Доброй Надежды до Новой

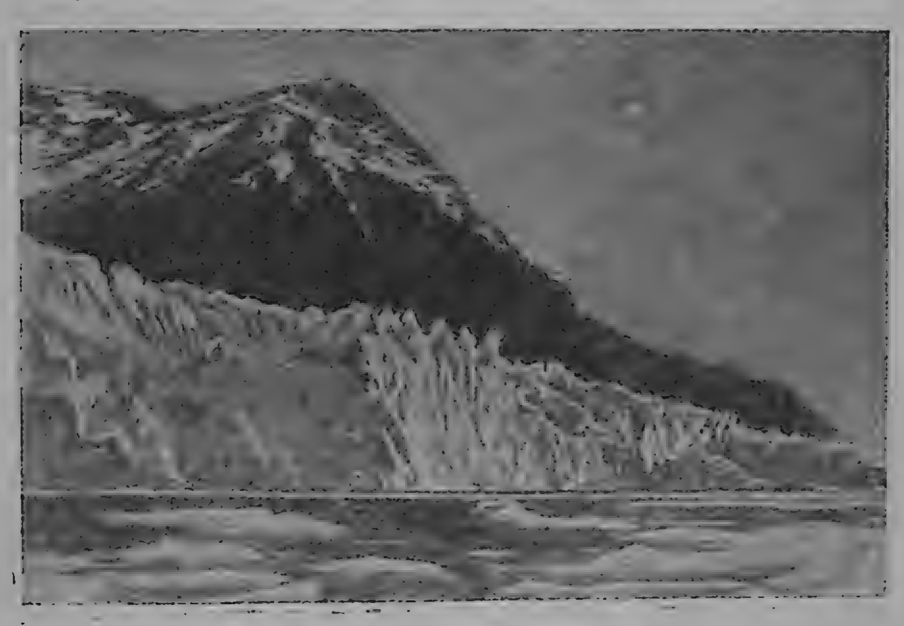
Зеландии приводит корабль к необходимости спуститься к югу от полярного круга. Но стоит только проверить расстояние по глобусу, и очевидность этого факта станет ясной для каждого. Один из американских кораблей, следуя по способу Мори, открыл остров Херд к югу от Кергелена. А какой-то английский корабль, пользуясь этим же методом, наткнулся на остров Мак-Дональда в той же области. Так, совершенно случайно, были сделаны еще новые открытия.

Но крайний путь оказался не самым быстрым: пловучие льды, темные ночи и противные ветры вынуждали корабли терять в скорости то, что они выигрывали в расстоянии. В результате тот же Мори поднял вопрос о детальном изучении антарктических морей и антарктической погоды. В течение нескольких лет он добивался от американского правительства организации антарктической экспедиции, а затем, не добившись ничего в Америке, начал хлопотать о том же в Англии. Но проходил год за годом, однако никто не принимался за организацию такой экспедиции. Потом началась гражданская война в Америке, и американское правительство совершенно перестало интересоваться какими бы то ни было экспедициями. После окончания этой войны вопросом, поднятым Мори, занялся немецкий ученый Неймайер, один из крупнейших ученых, изучавших явления земного магнетизма. Неймайер энергично агитировал за снаряжение экспедиции в Антарктику и едва не добился успеха; австрийская академия наук взялась организовать такую экспецицию и намечала Неймайера в качестве начальника ее.

Новая война — на этот раз франко-прусская — сорвала планы Неймайера. Правда, в 1871 году австрийский адмирал Тегетгоф, поборник полярного исследования, обещал Неймайеру свое содействие, но в этом намерении ему помешала смерть. Все же мысль о новой антарктической экспедиции не заглохла, только ею стал заниматься теперь английский астроном Эри, указывавший на необходимость посылки научно-исследовательской экспедиции к югу от южного полярного круга в 1874 и 1882 годах для наблюдений над прохождением Венеры через диск Солнца. Однако и Эри ничего не добился: явление, заинтересовавшее когда-то ученых XVIII века и вызвавшее к жизни Первую экспедицию Джемса Кука, теперь, спустя сто лет, не смогло заинтересовать правящие круги Англии!

Однако то, чего не могла сделать астрономия, сделали биология, химия, физика. К тому времени были значительно усовершенствованы разные научные инструменты, применяемые при исследовании морских глубин, и ряд научно-исследовательских экспедиций в Средиземном море, Бискайском заливе и северной части Атлантического океана дал очень ценные результаты. Поэтому решено было расширить поле деятельности и в первую очередь приступить к исследованию Южного океана. Так возникла экспедиция „Челленджера", отправившаяся в плавание под командой капитана Джорджа Нэйрса во второй половине декабря 1872 года. Первое плавание в антарктических водах на пароходе за пределами полярного круга продолжалось 18 дней, но за этот очень небольшой срок была проделана значительная работа по изучению флоры и фауны этой области, а также по

измерению глубин. Кроме того, со дна моря в разных местах были добыты образцы почвы, куски камней, очевидно занесенных сюда льдами и т. д., что дало возможность притти к некоторым выводам о геологическом строении антарктического материка. И, наконец, метеорологические наблюдения позволили вывести заключение о свойствах воздушных потоков, зарождающихся над ледяным антарктическим плато. На основании всех данных, полученных во время экспедиции „Челленджера", один из участников ее, Меррей, составил предположительную карту антарктического материка и определил — тоже предположительно — его очертания. Итак, если раньше новые земли изучались в подзорную трубу с палубы корабля, то теперь микроскоп ученого дал возможность делать новые открытия, не выходя из кабинета.



Ледник на берегах Южной Георгии

Таким образом, экспедиция „Челленджера" имела огромнейшее значение; не только вывезенные ею научные материалы, но и ученые споры, возникшие при изучении этих материалов, были причиной организации новых научно-исследовательских экспедиций в Антарктику — уже в начале нашего века. В этом отношении „Челленджер" сыграл такую же роль в истории полярных исследований, какая отведена в ней Гауссу, работами которого в области изучения явлений земного магнетизма были вызваны к жизни великие антарктические экспедиции первой половины XIX века.

Доктор Неймайер, несмотря на постигшие его неудачи, все же не оставил мысли об организации собственной антарктической экспедиции или хотя бы о содействии организации какой-нибудь чужой экспедиции и потому продолжал энергично ратовать за эту идею. В 1873 году организовавшееся в Гамбурге

немецкое общество полярного мореплавания снарядило, не без влияния Неймайера, промысловый пароход „Грőнланд" под начальством капитана Дальмана и отправило его в воды, омывающие Южные Шетландские острова. В ноябре 1873 года „Грőнланд" достиг места назначения, встретив в этой области целую флотилию судов, промышлявших здесь тюленя. Спустившись дальше к югу, Дальман нашел, что Земля Палмера является группой островов, а затем открыл острова Вильгельма I и пролив Бисмарка; находясь на 64° 45′ ю. ш., Дальман видел Землю Греэма, но попыток пройти за полярный круг не предпринимал. После плавания „Грőнланд" снова почти на двадцать лет наступает перерыв. Антарктическое исследование возобновляется только в начале девяностых годов прошлого столетия, причем на этот раз его успехам содействуют уже не люди науки и не богатые китобойные фирмы, а мелкие промышленники, смело пускающиеся в далекие плавания в надежде привезти домой богатую добычу.

Предсказывая скорое появление в антарктических водах китобойных судов, Росс говорил, что промысел здесь легко окупится и кроме того поведет к лучшему изучению Антарктики. Вскоре после своего возвращения в 1843 году в Англию он помог Чарлзу Эндерби, совладельцу уже не раз упоминавшейся нами фирмы „Братья Эндерби", получить монополию на ловлю китов у Оклендских островов. Росс считал, что с национальной точки зрения для Великобритании весьма важно начать именно там китобойный промысел, ибо это даст работу множеству английских моряков, занятых сейчас на американских судах. Лучшего места, чем Оклендские острова, нельзя найти во всем Южном Ледовитом океане: они находятся в самом центре области, где водятся киты, кроме того, лежат на пути кораблей, идущих в Англию из Австралии или Тасмании, и, наконец, все корабли, идущие в Англию или Америку вокруг мыса Горн, проходят южнее этих островов.

Хотя фирма „Братья Эндерби" и получила монопольное право на китобойные промыслы у Оклендских островов, но дела ее сложились неудачно. Неудача эта объяснялась, главным образом, отсутствием капитала, необходимого для столь крупного предприятия. Поэтому, насколько известно, фирма послала, кажется, в 1848 году, на место промысла всего один корабль, вернувшийся на базу уже через двадцать дней. В связи с отрицательными результатами попытки, предпринятой Эндерби, англичане надолго уклонились от занятия китобойным промыслом в этой области, и лишь в 1873 году промысловое судно „Сара Пайл" пробовало промышлять здесь китов. Приблизительно в это же время братья Дэвид и Джон Грэй, шотландцы по происхождению, пытались организовать экспедицию для отправки ее в места промысла, замеченные Россом. С этой целью они издали за свой счет брошюрку „Отчет о новых областях китобойного промысла в южных морях" и распространяли ее в заинтересованных кругах. Содержание брошюрки, изданной братьями Грэй, стало потом известно в Норвегии и повлияло на снаряжение первых норвежских китобойных экспедиций, вышедших в 90-х годах XIX века из Саннефьорда.

ПРОМЫСЛОВЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ 90-х ГОДОВ

Из попытки братьев Грэй ничего не вышло: никто из капиталистов не хотел давать денег на такое рискованное предприятие. Но упорные шотландцы не сдались и продолжали агитировать в течение почти двадцати лет! Однако им так и не удалось организовать экспедиции,— их мысль была заимствована конкурентом, Киннесом, который и снарядил в 1892 году целую флотилию шотландских промысловых судов в составе „Балены", „Актива", „Дианы" и „Полярной Звезды". В экспедиции участвовали также двое ученых и художник. Корабли (парусники со вспомогательным паровым двигателем) вышли в море в начале сентября 1892 года с намерением заняться промыслом в той части Антарктики, которая лежит между меридианом Гринича и 90-м западным меридианом, т.-е. в области моря Ведделя.

Плавание шотландских китобоев, не заходивших за полярный круг, т.-е. не побывавших в собственно антарктических водах, не дало особых научных результатов, так как капитаны кораблей интересовались больше всего промыслом и не всегда предоставляли ученым возможность производить необходимые наблюдения.

Еще идя на юг к Фалклендским островам, где все китобои должны были встретиться, один из них, „Актив", узнал от случайного спутника, американского китобоя, что в антарктические воды направляется также норвежское судно „Язон", под командой капитана Ларсена. Оказывается, Киннес послал брошюрку братьев Грэй и другие материалы своему соотечественнику, совладельцу одной гамбургской фирмы, а тот переслал их норвежцу Кристиану Кристенсену в Саннефьорде, родоначальнику семейства „норвежских Эндерби" и отцу нынешнего миллионера Ларса Кристенсена, владельца огромной флотилии современных судов-пловучих фабрик в 15—18 тысяч тонн: Кристенсен был одним из владельцев торговой компании „Оцеана", занимавшейся китобойным и зверобойным промыслами, и заинтересовался полученными материалами. После долгих стараний ему удалось организовать посылку в Антарктику (к Земле Троицы или Греэма) судна „Язон" для промысла кита, а если кита там не встретится, то тюленя, лучше всего — котика.

„Язон"— настоящее полярное судно. Это на нем были доставлены в 1888 году к берегам Восточной Гренландии Фритьоф Нансен и пятеро его спутников. Это он в 1899—1900 годах под именем „Стелла Поляре" был экспедиционным судном итальянской экспедиции герцога Абруццкого.

Капитан Ларсен, вероятно, заразился научно-исследовательским пылом от своего знаменитого пассажира, потому что во время плавания „Язона" он не забывал делать разные наблюдения и даже собирать коллекции. Так им были взяты геологические образцы и собрана коллекция антарктических ископаемых на берегах разных островов, где экспедиция высаживалась. Находясь на 64° 40′ ю. ш. и 56° 30′ з. д., Ларсен видел дальше к западу землю, которая, несомненно, была восточным берегом Земли Греэма.

Во время второго своего путешествия в 1893 году по прежнему маршруту Ларсен открыл Землю короля Оскара II на

66° ю. ш. и 60° з. д. и гору, названную горой Язон. Продолжая плыть к югу, Ларсен пересек южный полярный круг — второй раз (на пароходе) в истории исследования Антарктики — и достиг 68° 10′ ю. ш., открыв при этом берег Фойна, названный так в честь норвежца Свена Фойна, изобретение которым особой пушки и гранаты с гарпуном дало возможность убивать китов всех пород и видов, а не только тех, какие всплывают после своей смерти. Возвращаясь потом на север, Ларсен открыл остров Робертсона, несколько небольших островков и видел два действующих вулкана.

Отправившиеся в Антарктику одновременно с „Язоном“ норвежские промысловые суда „Герта“ и „Кастор“ намеревались заняться промыслом западнее Земли Греэма в тех водах, где плавали когда-то только корабли Беллингсгаузена и Биско. „Герте“ удалось пройти на юг до 69° 10′ ю. ш. и 76° 12′ з. д., не встречая помехи со стороны льдов. 22 ноября 1893 года „Герта“ увидела Землю Александра I и подходила к ней ближе своих предшественников, но никаких новых открытий не сделала. В июле следующего года все три норвежских корабля благополучно вернулись в Норвегию.

Плаваниями китобоев в водах Южного океана заинтересовался норвежский предприниматель Булль. В предвидении крупных барышей от китобойного промысла в Антарктике, он, будучи в Австралии, пытался заручиться помощью местных капиталистов, но потерпел в этом неудачу и уехал в Норвегию. Здесь он обратился за содействием к уже упоминавшемуся нами Свену Фойну, который и согласился дать средства на антарктическую экспедицию. В распоряжение Булля было предоставлено паровое китобойное судно „Кап Нур“, переименованное в „Антарктик“. Осенью 1893 года „Антарктик“ вышел в море с намерением начать промысел кита в море Росса и провел антарктическое лето у острова Кергелена, где занимался боем тюленя. В Мельбурне, куда заходила экспедиция, в состав ее был принят молодой австралиец, норвежец по рождению, Карстен Боркгревинк, впоследствии один из крупнейших исследователей Антарктики.

16 января 1895 года с „Антарктика“ был замечен великий Антарктический материк. Курс был взят на мыс Эдэр, где впервые в истории человечества была произведена высадка. До сих пор еще ни один человек не ступал на берег таинственного южного континента. Первыми подняли здесь свой флаг норвежцы. Правда, за отсутствием настоящего флага в дело был пущен просто деревянный ящик, окрашенный в норвежские национальные цвета, но значение события от этого не меняется.

Далекий поход „Антарктика“ не принес его хозяевам значительных барышей и больше не повторялся. Но все же эта экспедиция — одно из важных звеньев в истории антарктического исследования. „Антарктик“ проник на юг до 74° ю. ш. и доставил ценные сведения о доступности моря Росса,— отсутствие там летом льдов, повидимому, явление не случайное.

Булль был ревностным поборником идеи развития китобойного промысла в Антарктике и дожил до того времени, когда исполнилось его пророчество о том, что когда-нибудь море Росса станет полем широкой деятельности китобойных судов.

„Если Южный Ледовитый океан,— писал он в своей книге о плавании „Антарктика",— и оказался не окупающим расходов полем деятельности для промысла китов, дающих ус, то это вовсе не значит, что он не явится со временем подходящей областью для будущих китобоев... Трудность найти на юге место для китобойной станции, какие есть в Финмаркене, в Исландии и на Фарерских островах, может быть до известной степени избегнута заменой сухопутных станций транспортными судами, приспособленными для боя китов и для хранения добычи и снабженными современным снаряжением... Правда, пока доходы в Финмаркене и в Исландии хороши, никто из наших китобоев не сочтет нужным уходить так далеко на промысел. Поэтому может случиться, что киты в Южном Ледовитом океане только тогда приобретут свою ценность, когда количество их на севере сильно уменьшится, а китобойный промысел перестанет окупаться".

Усилиями китобоев и зверобоев многие области антарктических вод оказались исследованными, множество островов и островков в них было открыто,— уже одним этим капитаны промысловых судов сделали крупный вклад в науку. Но, кроме того, за время промысловых экспедиций создались и окрепли кадры опытных и знающих людей, изучивших Антарктику и надолго потом связавших с нею свою судьбу.

ПЕРВАЯ ЗИМОВКА В АНТАРКТИКЕ

До сих пор мы видели, что все без исключения антарктические экспедиции посещали области Южного Ледовитого океана только летом в период времени с начала декабря до середины марта. Ни разу еще ни один исследователь не оставался в Антарктике на зимовку, между тем изучение климатических и метеорологических явлений в антарктические зимние месяцы года должно было дать очень ценные результаты и обогатить многие отрасли науки. Разумеется, нельзя было ожидать, что какое-нибудь промысловое судно добровольно останется на зимовку в антарктических водах,— китобои всегда преследовали коммерческую выгоду и тотчас же покидали те области, где занятие промыслом не могло окупиться. Случаев же вынужденной зимовки, столь частых в Арктике, история исследования Антарктики не знает. Поэтому в конце прошлого столетия вновь возникла необходимость в организации научно-исследовательских антарктических экспедиций — на этот раз длительных.

Инициативу взял на себя VI Международный географический конгресс, происходивший в 1895 году в Лондоне.

Этот конгресс в своей резолюции указывал, что исследование антарктических областей является „величайшей частью тех географических исследований, которые еще предстоят впереди", и решительно предлагал правительствам передовых стран приступить к снаряжению соответствующих экспедиций. Вся Антарктика должна была бы быть разделена на секторы, и систематическим исследованием каждого из них должна была бы заняться какая-нибудь страна. На предложение конгресса сразу же откликнулись Англия и Германия, но, прежде чем они успели

приступить к серьезной работе, в Антарктику отправились четыре частных экспедиции — две английских, одна бельгийская и одна шведская.

Раньше всех отправилась в плавание бельгийская экспедиция Де-Герлаха на судне „Бельгика“, покинувшая Антверпен 16 августа 1897 года. Снаряжение этой экспедиции было делом долгим и мучительно-трудным из-за постоянной нехватки денежных средств. Вооружившись терпением и не жалея ни сил, ни нервов, ни времени, Де-Герлах едва-едва набрал те жалкие 12 тысяч фунтов стерлингов, которых стоила экспедиция „Бельгики“. Часть этих денег была получена от „полярной выставки“, устроенной Де-Герлахом на антверпенской набережной, а часть поступила от благотворительного „народного гулянья“ в парке. Такими способами добываются в буржуазных странах денежные средства на организацию крупной научно-исследовательской экспедиции!

„Бельгика“ раньше называлась „Патрией“ и была куплена в Норвегии. Это было зверобойное судно в 250 тонн. В состав команды входили, кроме Де-Герлаха, лейтенант Лекуэнт, бельгиец, штурман Руал Амундсен, норвежец (это была первая серьезная полярная экспедиция, в которой получил свое боевое крещение знаменитый исследователь Арктики и Антарктики), два механика-бельгийца, четыре матроса-бельгийца и пять матросов-норвежцев. Научными сотрудниками были бельгийский лейтенант Данко, магнитолог, румынский натуралист Раковица и два польских ученых — Арктовский (ныне известный полярный исследователь) и Добровольский. Приглашенный Де-Герлахом доктор оставил свой пост перед самым отплытием „Бельгики“, и его место занял американец Фредерик Кук, впоследствии прославившийся своим скандальным конфликтом с Р. Пири по вопросу об открытии северного полюса.

Де-Герлах не рассчитывал оставаться в Антарктике на зимовку в полном составе экспедиции, — он предполагал высадить где-нибудь только „зимовочную партию“ в составе четырех человек. Поэтому все зимовочное снаряжение и запасы продовольствия заготовлялись с учетом именно такой программы работ.

„Бельгика“ с большим промедлением достигла в конце 1897 года Фалклендских островов, а затем проследовала к Южным Шетландским островам, занимаясь попути измерением морских глубин. Вскоре было сделано значительное открытие — замечен широкий пролив, называемый ныне проливом Де-Герлаха. Юго-восточный берег его образуется материком Земли Греэма, а северо-западный — цепью больших островов, названных именами главнейших бельгийских городов. В этой области экспедиция провела три недели, нанося местность на карту, высаживаясь на берега и собирая геологические и биологические коллекции. Правда, Де-Герлах вечно торопил своих сотрудников, не давая им возможности заниматься серьезным исследованием. Один из участников экспедиции так рассказывает об этом:

„При восемнадцатой высадке Де-Герлах сам отвозил меня на берег, но дал мне всего лишь десять минут. Несколько взмахов весел, и вот мы на берегу, поощряемые криками: „Поживее, Арктовский!“ Я даю матросу молоток с приказанием отбить где-

нибудь на берегу кусочки породы, а сам лезу сломя голову на морену, подбираю с земли на бегу образчики, беру направление по компасу, бегло осматриваюсь по сторонам и затем дую со всех ног обратно... Тем временем Кук с палубы делает фотографический снимок с берега, — вот каким образом производились в Антарктике геологические исследования!"

Держась дальше юго-западного курса, Де-Герлах дошел до 70° 20′ ю. ш. и 85° з. д., но здесь буря взломала сплоченные льды, и перед „Бельгикой" открылся широкий проход. Вопреки мнению своих ближайших сотрудников, начальник экспедиции решил следовать на юг этим проходом, не обращая внимания на дрейфовавшие в том же направлении льды. Такое решение могло привести к гибели судна со всей его командой, хотя оно и делает честь отваге начальника. 3 марта 1898 года были достигнуты 71° 30′ ю. ш., но здесь корабль затерло льдами. Начался тринадцатимесячный дрейф „Бельгики", представляющий значительный интерес для науки. На много месяцев корабль превратился в пловучую научную станцию, которая непрерывно вела различные наблюдения по установленной программе. Кроме того, впервые полярная экспедиция оставалась на зимовку в водах Антарктики, что тоже должно было дать науке ценнейшие материалы. Экспедиция Де-Герлаха была первой научной антарктической экспедицией, должно быть, именно, поэтому ей и досталась пальма первенства в смысле открытия „Бельгикой" списка зимовок в Антарктике!.

Корабль дрейфовал вместе со льдами по всем направлениям от 80° 30′ з. д. до 102° з. д., между 70-й параллелью и 71° 31′, ю. ш. в области к югу от острова Петра I. Измерение глубин во время этого дрейфа показало, что дно моря неизменно поднималось к югу — доказательство существования значительных пространств земли в южном направлении. Впрочем, сравнительно слабое сжатие и торошение льдов свидетельствовало о том, что до этой земли еще далеко.

Зимовка проходила очень тяжело. Сказывалась слабая подготовленность к ней и команды и самого корабля. Пищи было вполне достаточно, но в ней нехватало витаминов, необходимых для здоровья людей (о чем в те времена никто не имел никакого понятия!), и потому вскоре начались болезни. Доктор Кук считал, что большая часть заболевших страдала от „полярной анемии", однако, судя по описаниям, то была просто цынга. В средине зимы умер Данко. Многие другие участники экспедиции не вставали с коек. Слег и сам начальник. Корабль, по выражению одного из путешественников, стал превращаться „в дом сумасшедших". Де-Герлах даже составил завещание и сдал команду Лекуэнту, а затем, когда и тот заболел, — Амундсену, тоже не пощаженному цынгой, хотя она проявлялась у него в меньшей степени. Плохое состояние здоровья команды немало зависело от того, что Де-Герлах, чувствовавший какое-то странное отвращение к мясу тюленя, сам его не ел и запрещал команде употреблять тюленину в пищу.

Превратившись в начальника экспедиции, Амундсен вместе с Куком приступил к реформам. Прежде всего он распорядился откопать из-под снега тюленьи туши, заготовленные еще осенью,

нашил команде теплую одежду из одеял, а затем начал заставлять людей работать, придумывая им разные занятия. Между прочим Кук указывал на необходимость помочь льду вскрыться и с этой целью приступил к пропиливанию канала к одной полынье, замеченной неподалеку. Как ни казалась такая работа бесцельной и тяжелой,— пропилить лед надо было все-таки на протяжении километра,— однако мысль Кука была правильной: лед действительно вскрылся в этом направлении, и „Бельгика" вышла на чистую воду.

В конце марта 1899 года экспедиция прибыла в Пунта Аренас в Магеллановом проливе, а затем направилась в Бельгию, куда и прибыла благополучно в начале ноября того же года.

Де-Герлах не нашел никаких новых земель к югу от южного полярного круга, но дрейф „Бельгики" дал возможность собрать много ценных научных материалов, как и зимовка ее позволила вывести средние температуры антарктической зимы, всего года и отдельных месяцев. Кроме того, было доказано, что остров Петра I — первая твердая земля, открытая в Антарктике,— не стоит на подступах к антарктическому материку, а является удаленным от нее клочком земли.

В том самом году, когда „Бельгика" боролась со льдами, в Антарктику отправилась новая экспедиция на „Южном Кресте" под начальством Боркгревинка. Выйдя из Англии в конце августа 1898 года, Боркгревинк через 98 дней прибыл в Тасманию, а затем после короткого пребывания в Хобарте вышел на юг с целью пройти в море Росса. Вскоре „Южный Крест" попал в пояс сплошных льдов, которого так и не смог преодолеть и должен был вернуться на север, проведя почти пятьдесят дней в борьбе с победоносным противником. Снова войдя во льды несколько дальше к востоку, Боркгревинк на этот раз пробился сквозь них за шесть часов и 11 февраля 1899 года вышел на чистую воду на 70° ю. ш. и 174 в. д. Через пять дней была замечена земля, а на следующий день „Южный Крест" стал на якорь у подножья мыса Эдэр, где высаживался на берег в 1895 году капитан „Антарктика".

Почти одновременно команда „Бельгики" выбивалась из сил, чтобы вырваться из ледяных оков и не остаться на вторую зимовку во льдах, а команда „Южного Креста" под той же широтой лихорадочно работала, выгружая провиант и снаряжение, чтобы горсточка смельчаков добровольно о с т а л а с ь на зимовку в ледяной пустыне! У мыса Эдэр была построена зимовочная хижина, и здесь остались зимовать Боркгревинк и девять его спутников. По окончании разгрузки „Южный Крест" вернулся в Новую Зеландию.

Первая в истории полярного исследования зимовка на антарктическом континенте прошла благополучно и не отразилась на состоянии здоровья зимовщиков. Правда, один из зимовщиков умер от заворота кишок, но такое заболевание вовсе не имеет связи с пребыванием в полярных странах. Никаких санных поездок не предпринималось, и участники экспедиции занимались только метеорологическими и магнитными наблюдениями да сбором разных коллекций. В сущности, они оказались пленниками и не могли выйти за пределы той маленькой бухты,

где было их жилище. 28 января 1900 года к мысу Эдэр прибыл „Южный Крест“, и 2 февраля зимовка Борхгревинка была ликвидирована, а все люди и собаки взяты на борт корабля. Хижина зимовщиков осталась стоять в полной неприкосновенности с запасами продовольствия и горючего для нужд какого-нибудь будущего исследователя этой области.



У мыса Крозье

Покинув место зимовки, Борхгревинк направился к юго-западу вдоль Земли Виктории, высаживаясь на берег всюду, где это представлялось возможным, хотя бы лишь на несколько минут. Во время плавания изучался Великий ледяной барьер, причем было найдено, что за шестьдесят лет, истекших с той поры, когда в этой области плавал Росс, барьер этот отступил к югу на тридцать миль. Однако это явление, быть может, объясняется большей точностью современных навигационных инструментов по сравнению с инструментами, бывшими в распоряжении Росса. Другое интересное открытие Борхгревинка

состояло в том, что на 164° з. д. ледяной барьер начал понижаться и в конце концов возвышался всего на несколько метров над уровнем моря. Это позволило участникам экспедиции не только окинуть взором поверхность барьера, которая оказалась сравнительно ровной и тянулась бесконечно далеко на юг, но и произвести здесь высадку на лед и предпринять небольшую экскурсию по направлению к полюсу. Экскурсия эта продолжалась всего несколько часов, и во время нее Боркгревинк доходил до 78° 50′ ю. ш., поставив таким образом новый рекорд. Как ни была непродолжительна прогулка Боркгревинка по ледяной поверхности Барьера Росса, однако она имела большое значение: впервые исследователи ознакомились с характером загадочного гигантского ледяного образования и показали путь, ведущий к географическому южному полюсу.

В июне 1900 года научные сотрудники экспедиции вернулись в Англию. Плавание „Южного Креста" в антарктических водах было последней попыткой XIX столетия добиться новых и решительных успехов в области исследования Антарктики и проникнуть к южному полюсу. Как известно, честь открытия обоих полюсов земли так и не выпала на долю минувшего столетия, и оба они были открыты почти одновременно уже в начале нашего века. Перечень антарктических экспедиций XIX века мы закончим плаванием германского парохода „Вальдивия", хотя область его главнейших работ лежала вне пределов Антарктики, и пребывание экспедиции в антарктических водах было связано с побочным заданием.

„Вальдивия" оставила Гамбург в августе 1898 года и направилась в южную часть Атлантического океана, где и занялась океанографическими исследованиями. В ноябре она вышла из Капштадта на юг с целью найти „неуловимый" остров Буво. На этот раз таинственный остров, ускользавший от внимания Кука, Росса, Мура, был изловлен и посажен на цепь — местоположение его определено точно и нанесено на карту раз и навсегда. Он оказался небольшим клочком земли вулканического происхождения, сплошь покрытым ледяным щитом, хотя широта, на которой находится остров, соответствует широте нашей Тулы или Уфы. От острова Буво „Вальдивия" направилась дальше на восток и доходила до 64°15′ ю. ш. на 54° 20′ в. д., все время занимаясь океанографическими работами.

ПЕРВАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ СКОТТА

Двадцатое столетие открывается двумя блестящими экспедициями в Антарктику — английской и немецкой.

На заседании Королевского Общества в Лондоне в феврале 1898 года (это Общество по своему значению и влиянию соответствует в других европейских странах Академии Наук) было решено всячески содействовать снаряжению в самом ближайшем будущем национальной антарктической экспедиции — во исполнение пожеланий VI Международного Географического конгресса. По предварительным подсчетам на такую экспедицию требовалось около 150 тысяч фунтов стерлингов, т. е. полтора миллиона рублей золотом. Английское правительство сначала отказало в своей помощи и даже не разрешало

офицерам военного флота принять участие в экспедиции. Понадобилось много хлопот, и прошло много времени, прежде чем все трудности были преодолены: два богатых члена Географического общества дали из своих средств 30 тысяч фунтов, и 45 тысяч было ассигновано правительством. Для нужд экспедиции был построен по особому заказу корабль, названный „Дисковери“ (т. е. „Открытие“). Начальником экспедиции был назначен Роберт Скотт, заместителем его — лейтенант Армитедж, участник экспедиции Хармсуорта—Джексона на Землю Франца-Иосифа. В числе других лиц командного состава корабля были лейтенанты Ройдс и Эрнест Шеклтон. Средний комсостав и команда были выбраны из большого количества добровольцев из морских команд военного флота. Научными сотрудниками были два врача: Кетлиц, работавший уже на Земле Франца-Иосифа, и Уилсон, затем Бернакки, зимовавший вместе с Боркгревинком у мыса Эдэр, зоолог Хогсон и геолог Феррар. Всего в плавании „Дисковери“ участвовало пятьдесят человек.

Целью экспедиции было изучение характера и размеров той части южных полярных областей, до которой сможет дойти „Дисковери“, и производство там магнитных наблюдений. Вопрос зимовки в этой области предоставлялся на усмотрение Скотта, хотя на всякий случай были приняты меры к отправке в Антарктику вспомогательной экспедиции в следующем году.

„Дисковери“, оставивший берега Англии в начале августа 1901 года, через четыре месяца прибыл в Новую Зеландию с коротким заходом на остров Маккварй. После месячной стоянки у берегов Новой Зеландии, где были произведены необходимые ремонтные работы и пополнен запас продовольствия, экспедиция вышла в море и в первый день нового 1902 года встретила сплошные льды почти на самом полярном круге.

Целую неделю „Дисковери“ прокладывал себе дорогу сквозь льды и на 70° 25′ ю. ш. и 173° 44′ в. д. оставил ледяные поля позади. 9 января была сделана высадка у мыса Эдэр, а затем экспедиция начала медленно продвигаться на юг вдоль берега. Во время этого плавания в разных пунктах побережья оставлялись записки для вспомогательной экспедиции, которая должна прибыть сюда на следующий год. 22 января удалось произвести высадку у подножья горы Террор вблизи мыса Крозье. После этого „Дисковери“ прошел на восток вдоль ледяного барьера до 165° з. д., где небольшие глубины свидетельствовали о близости какой-то земли. Действительно, вскоре была открыта земля, тянувшаяся на северо-запад от 155° до 150° з. д. Она получила название Земли Эдуарда VII.

На обратном пути „Дисковери“ подошел вплотную к ледяному барьеру на 164° з. д., где он был так низок, что удалось ошвартоваться у него, как у пристани. Здесь одним из участников экспедиции был совершен подъем на привязном воздушном шаре для осмотра окрестностей. В начале февраля Скотт остановился на зимовку в проливе Мак-Мурдо в нескольких милях от горы Эребус. На берегу были построены хижины, в которые и переселились зимовщики, предварительно приняв все меры предосторожности на тот случай, если лед неожиданно оторвется от берега и унесет „Дисковери“ в открытое море.

Зима прошла благополучно, хотя было несколько случаев заболевания цынгой, правда, успешно ликвидированных; участники экспедиции неустанно занимались научными наблюдениями и подготовкой к весенним длительным санным поездкам, которые и начались в первых числах сентября. Дальность поездок все увеличивалась по мере заброски продовольствия на вспомогательные склады, и наконец Скотт счел возможным предпринять большой поход.

Покинув 2 ноября 1902 года место своей зимовки (на 77° 49′ ю. ш. и 165° в. д.), он с двумя спутниками — Шеклтоном и Уилсоном и 19 собаками направился прямо на юг и в конце ноября пересек 80-ю параллель. Затем южный курс был изменен на юго-западный, и путешественники шли так до 82° 17′, оставляя по пути небольшие склады. Продвижение было трудным и очень медленным: собаки не в силах были везти все сани одновременно, приходилось впрягать их поочередно в каждые сани. В конце декабря на западе была замечена высокогорная область, поднимавшаяся над плоской поверхностью ледяного барьера. Скотт пытался пройти к ней, но по направлению к берегу лед оказался таким растрескавшимся, что от этой попытки санная партия вынуждена была отказаться. После 59-дневного похода Скотт отошел от своего корабля на 380 миль и все еще находился на морском льду, но уже в виду величественной горной цепи, тянувшейся вдоль берега Земли Виктории на юго-запад. К этому времени большая часть собак или уже погибла, или была в самом плачевном состоянии; запасов продовольствия у путешественников могло хватить только на обратный путь, но лишь при уменьшенных рационах и при условии, что им удастся забрать по дороге все запасы, оставленные ранее на промежуточных складах.

К первому складу партия подошла в очень плохую и туманную погоду и только случайно смогла отыскать его. К этому моменту собаки совершенно выбились из сил, и у путешественников оставалось провианта всего на два дня. Весь дальнейший путь Скотт и Уилсон тащили сани вдвоем, Шеклтон едва передвигал ноги и не мог помогать товарищам. Обратный поход был совершен в 34 дня. 3 февраля 1903 года санная партия достигла „Дисковери“, пробыв в отсутствии три месяца.

Тем временем другие участники экспедиции предприняли санную поездку на один из ледников, спускавшихся с гор на западе от места зимовки приблизительно на 78° ю. ш. Эта партия удалялась от „Дисковери“ на 130 миль и поднималась на высоту 2600 метров над уровнем моря.

Кроме того совершалось много небольших экскурсий, собирались ценные геологические и биологические коллекции и непрерывно производились метеорологические и магнитные наблюдения в течение круглых суток. Таким образом первый год экспедиции дал прекрасные результаты.

Пока Скотт и его спутники боролись с непогодой и преодолевали бесконечные трудности санных походов, в Англии шла работа по снаряжению в Антарктику вспомогательной экспедиции на судне „Морнинг“, под командой лейтенанта Колбека, участника плавания на „Южном Кресте“. „Морнинг“ оставил

берега Англии в июле 1902 года и в конце того же года пересек южный полярный круг. Следуя на юг по 180-му меридиану, Колбек открыл новый остров, названный потом островом Скотта, а затем, пользуясь указаниями, почерпнутыми из сообщений Скотта, оставленных, как нами упоминалось, в разных пунктах антарктического побережья, увидел 25 января 1903 года уже издали мачты „Дисковери“. Однако лед в проливе Мак-Мурдо не вскрылся, и к месту зимовки Скотта подойти не удалось. Пришлось организовать доставку груза на санях по морскому льду на расстоянии десяти миль. В начале марта „Морнинг“ вышел в обратный путь, рискуя застрять во льдах из-за позднего времени, но пробился сквозь льды благополучно. Лейтенант Шеклтон по состоянию своего здоровья не мог принимать дальнейшего участия в экспедиции Скотта и отправился в Англию на „Морнинге“, вместо него на „Дисковери“ перешел лейтенант Мулок.

Лед в проливе так и не вскрылся в 1903 году, и Скотт остался на вторую зимовку, которая прошла гораздо легче первой: были заготовлены большие запасы тюленины и мяса морских птиц, и потому участники экспедиции не испытывали недостатка в свежей провизии. „Дисковери“ лучше приспособили к зимовке и все жилые помещения оборудовали удобнее и с большим комфортом, использовав опыт пережитой зимы. Результаты принятых мер не замедлили сказаться: на этот раз никаких болезней среди зимовщиков не было.

С наступлением весны опять начались санные поездки, которым не мешали и сильнейшие холода. Нередко в течение нескольких дней под ряд температура не поднималась выше 45° Ц и однажды упала до —55° Ц. 26 октября Скотт отправился в свой второй большой поход в сопровождении Скелтона, Феррара и еще нескольких товарищей. Целью похода был подъем по одному из ледников, лежавших на западе, на большое антарктическое плато. Месяц спустя часть путешественников, истощивших свои силы и с трудом переносивших длительное пребывание на значительной высоте, была отправлена обратно, а Скотт с двумя спутниками продолжал поход. В эту экспедицию собаки не были взяты, и сани приходилось тащить людям. 30 ноября на 77° 59′ ю. ш. и 146° 33′ в. д. был достигнут самый дальний пункт, отстоявший на 300 миль от „Дисковери“. Хотя санная партия уже находилась на высоте 2500 метров над уровнем моря, однако ледяная поверхность продолжала оставаться совершенно ровной, и только с помощью геодезических инструментов можно было заметить небольшие изменения ее рельефа. Бесконечная ледяная пустыня ровной пеленой расстилалась во все стороны, насколько ее мог окинуть человеческий взор. Здесь нечего было заносить на карту: кругом были только снег да небо. Никаких признаков жизни, никакой игры красок — однообразный снежный покров, снежный океан с очень ограниченным горизонтом, который открывается для наблюдателя на высоте его глаз.

Обратный путь не представлял никаких особых трудностей, и 24 декабря Скотт благополучно вернулся на свою базу, пробыв в отсутствии 59 дней.

Надеясь, что в средине лета, т.-е. в конце декабря, лед все-таки вскроется, Скотт решил помочь природе и распорядился приступить к прорезке во льдах канала. Канал этот должен был пройти от „Дисковери" до того места, где ожидалось вскрытие льдов, и рубить, пилить и взрывать их нужно было бы на расстоянии девяти миль. Но в конце декабря „Дисковери" отделяло от открытого моря не девять, а семнадцать миль метрового льда! Конечно, никаких сил на такую грандиозную работу у зимовщиков не было да и не могло быть! Однако к ней все-таки было приступлено.

5 января 1904 года у кромки льдов показался „Морнинг", привезший Скотту приказ оставить „Дисковери", если его не удастся вывести на чистую воду, и возвращаться в Англию. Как ни тяжко было участникам экспедиции бросать свое славное судно, находившееся в отличном состоянии, но приказ был отдан, и ему приходилось повиноваться. Вместе с „Морнингом" прибыло и второе судно — „Терра Нова", посланное английским адмиралтейством на помощь Скотту ради скорейшей и более надежной эвакуации его экспедиции. К концу января все инструменты, снаряжение, научные записи, коллекции, документы и ценные книги были перевезены на вспомогательные суда. Но едва была закончена эта работа, как льды вскрылись. От „Дисковери" до открытого моря было теперь всего лишь 6 или 7 миль. Немедленно команды всех трех кораблей энергично взялись за пилы и ломы и принялись проделывать во льду дыры для закладки фугасов. Вскоре во льдах поползли во все стороны трещины, все более расширявшиеся из-за океанского волнения, которое сильно ощущалось и здесь.

К 12 января „Дисковери" отделялся от моря только поясом льдов в три мили шириной. А через два дня лед так быстро вскрылся, что „Морнинг" и „Терра Нова" смогли подойти к самому „Дисковери", еще охваченному кольцом льдов от 4 до 5 метров толщиной. Наконец, 16 февраля „Дисковери" был свободен. Но тут разыгралась сильнейшая буря, и судно было прижато к берегу, где едва не погибло. Впрочем, все обошлось благополучно. Вспомогательные суда поделились с „Дисковери" своими небольшими запасами угля, и 18 февраля 1904 года все три корабля вышли в плавание на север, направляясь к берегам Новой Зеландии.

Недостаток угля не позволил Скотту произвести ряд интересных исследований во время этого перехода, хотя погода была хорошая. 5 марта „Дисковери", потерявший из вида своих спутников, пересек полярный круг, проведя два года и два месяца южнее его. Через две недели он стал на якорь у Оклендских островов, куда вскоре пришли и „Морнинг" с „Терра Нова". В сентябре 1904 года Скотт вернулся в Англию, где его ждал восторженный прием.

ПЛАВАНИЕ „ГАУССА" И ЭКСПЕДИЦИЯ О. НОРДЕНШЕЛЬДА

Пока в Англии шли работы по подготовке экспедиции Скотта, Германия тоже занималась снаряжением и оборудованием своей экспедиции в Антарктику. Немецкие организаторы приступили к делу с большой энергией, хотя тоже встретили на своем пути не мало разных помех. Зато они сразу же получили поддержку

от государства, взявшего на себя все расходы. Для нужд экспедиции было специально построено судно „Гаусс“, названное так в честь знаменитого немецкого математика, сыгравшего большую роль в организации полярных экспедиций в воды Южного Ледовитого океана за шестьдесят лет перед тем. Во главе экспедиции был поставлен профессор географии Берлинского университета Эрик Дригальский, а в состав ее входили пять ученых, пять морских офицеров и двадцать два матроса. И капитан „Гаусса“, и один из научных сотрудников экспедиции, профессор Фангёффен, участвовали в плавании „Вальдивии“. Заданием экспедиции „Гаусса“ было изучение еще никем не исследованных антарктических областей к югу от острова Кергелена. „Гаусс“ вышел из Киля 11 августа 1901 года и в конце декабря достиг острова Кергелена, куда еще раньше была доставлена научно-исследовательская партия в составе нескольких ученых. Здесь экспедиция провела целый месяц, занимаясь разными работами, а затем направилась к юго-востоку с целью исследования области около 90-го восточного меридиана между Землею Нокса (самой западной из земель, открытых Уилксом) и Землею Кемпа. В начале февраля 1902 года была пересечена 60-я параллель на 92° в. д., а 21 февраля с палубы „Гаусса“ заметили какую-то землю, сплошь покрытую льдом и снегом и расположенную почти на самом южном полярном круге. Дригальский не дал ей никакого названия, не имея возможности установить точно, является ли она новой землей, или же одной из земель, виденных в этой области Уилксом. Вскоре разразился страшный шторм, льды окружили „Гаусс“, и экспедиция оказалась затертой ими. Началась зимовка — вторая в Антарктике, хотя условия ее значительно отличались от тех, которые выпали на долю „Бельгики“, правда, зимовавшей гораздо южнее. Прежде всего „Гаусс“ не дрейфовал со льдами, и положение его все время не менялось. Затем состояние льдов позволяло предпринимать санные поездки в разные стороны. Участники одной из таких поездок, отправившись по льду на юг, через трое с половиной суток достигли твердой земли и увидели там высокую, черную и крутую скалу, поднимавшуюся над уровнем моря метров на триста. Скале этой было дано название горы Гаусса.

В конце марта Дригальский поднимался на привязном воздушном шаре и видел на востоке гористую, покрытую льдом землю, а на юге за горою Гаусса — очертания какой-то возвышенности, тянувшейся далеко на восток и на запад. Ей было дано название Земли Вильгельма II. С наступлением весны были приняты меры для скорейшего освобождения корабля, и с этой целью лед был посыпан кругом густым слоем пепла. Вскоре лед стал таять здесь, и в ледяной поверхности образовалась глубокая выемка. Прошло еще несколько дней, и на помощь солнцу пришла буря: ледяное поле, в которое вмерз „Гаусс“, оторвалось от всей массы льдов, потом треснуло по той линии, где лед подтаял, и „Гаусс“ оказался на свободе.

Сжигая вместо топлива жирные туши пингвинов, „Гаусс“ сдвинулся с места 8 февраля 1903 года. Два месяца экспедиция боролась со льдами, пробиваясь на запад, но, наконец, на 80-м восточном меридиане повернула на север к открытому морю.

В начале июня „Гаусс“ прибыл в Капштадт. Начальник экспедиции предполагал провести и второй год в Антарктике для более подробного изучения открытой им Земли Вильгельма II и Земли Кемпа, но получил приказ вернуться в Германию. Научно-исследовательская партия, оставленная на Кергелене, едва не погибла там вся от бери-бери, один из ученых умер на острове Дезолейшен.

Результаты экспедиции Дригальского в научном отношении очень велики,— для разработки привезенных ею материалов и для изучения собранных ею коллекций понадобилось несколько лет. Наблюдения Дригальского над состоянием и природой антарктических льдов составили ценнейший вклад в науку.

Как мы видели, самому Дригальскому не удалось проверить факта существования замеченной им Земли Вильгельма II. Но позднее одна из санных партий, входивших в состав австралийской экспедиции Моусона, подтвердила сообщенный Дригальским факт, посетив берег этой земли в 1912 году. Земля же, открытая экспедицией „Гаусса“ в феврале 1902 года, получила название острова Дригальского.

Почти в те же годы мысль о большой полярной экспедиции в южные области возникла и в Швеции. Инициатором такой экспедиции явился Отто Норденшельд, племянник А.-Э. Норденшельда, героя „Веги“. Удалось собрать значительные денежные средства и приобрести судно „Антарктик“, уже совершавшее плавание в антарктических водах в 1894 году. Капитаном „Антарктика“ был приглашен К. А. Ларсен, известный своими замечательными походами на „Язоне“. Научный штаб экспедиции состоял из девяти человек. „Антарктик“ вышел из Гетеборга 16 октября 1901 года и после захода на Фалклендские острова направился сперва к Южным Шетландским островам, а затем в море Ведделя, пытаясь пройти на юг вдоль берегов Земли Оскара II. Состояние льдов в том году было чрезвычайно неблагоприятным, и „Антарктику“ не только не удалось пройти к земле, но и пересечь южный полярный круг. Пришлось возвращаться. На обратном пути Норденшельд с тремя научными сотрудниками и двумя матросами, высадившись на острове Сноу Хилл (у восточного берега Земли Греэма) на 64° 25′ ю. ш. и 60° з. д., остался там зимовать. „Антарктик“ же пошел на север для производства океанографических исследований и должен был вернуться за зимовщиками весной следующего года. Однако они его так больше уж и не видали!

Зима была суровая и бурная, и шесть месяцев зимовщики просидели безвыходно в своей хижине. Наступило лето, но „Антарктик“ не возвращался; пришлось и вторую зиму проводить во льдах. Однако зимовщики не унывали и ни на минуту не прекращали своих научных наблюдений. На следующую весну, т.-е. уже в октябре 1903 года, Норденшельд предпринял большую санную поездку на запад, в области горы Хаддингтон, открытой Россом. Идя туда по льдам пролива у берегов Земли Людовика-Филиппа, он совершенно неожиданно наткнулся на три каких-то существа, черных и грязных от головы до пят, с длинными волосами, падавшими им на плечи. То были участники плавания „Антарктика“—доктор Гуннар Андерссон, лей-

тенант Дусе и матрос-норвежец. Видя, что „Антарктику“ из-за тяжелых льдов не удастся дойти до места зимовки Норденшельда, они еще прошлым летом отправились к острову Сноу Хилл пешком, чтобы известить Норденшельда о том, что на приход „Антарктика“ в этом году нельзя рассчитывать. По дороге они вынуждены были зазимовать в хижине, построенной ими из камней, и прожили так до октября 1903 года, питаясь главным образом тюлениной и тюленьим жиром, который употреблялся также и на топливо.

Не успели обе партии вернуться на остров Сноу Хилл и провести там несколько дней, как появились опять незнакомцы. На этот раз они оказались аргентинскими офицерами с военного судна „Уругвай“, посланного на поиски Норденшельда и его спутников. Мало того: в ту же ночь произошло еще одно событие, какие бывают только в сказках! К Сноу Хиллу приплыл на гребной лодке капитан Ларсен с пятью матросами. Оказывается, „Антарктик“ был затерт льдами в январе 1903 года у северо-восточной оконечности Земли Греэма и так пострадал от месячной тяжелой борьбы с ними, что его пришлось бросить. Вскоре корабль пошел ко дну. Команда осталась зимовать на острове Полэта.

Таким образом, экспедиция Норденшельда разбилась на три части. Получив такие сведения, „Уругвай“ немедленно отправился к острову Полэта, где и снял остальную команду „Антарктика“, после чего вернулся к Сноу Хиллу и взял всех участников шведской экспедиции. Неделю спустя „Уругвай“ уже подходил к берегам Огненной Земли. Экспедиция Норденшельда закончилась. Хотя значительная часть собранных ею научных материалов погибла вместе с „Антарктиком“, все же научные наблюдения зимовщиков были доставлены в Европу. Особенно ценными оказались материалы по изучению геологии исследованной Норденшельдом области.

Научно-исследовательской работой занималась в Антарктике в первые годы XX столетия еще одна экспедиция. Во главе ее стоял шотландский ученый Брюс, участник плавания „Балены“ в 1892 году. После своего возвращения из этого плавания Брюс принимал участие в экспедиции Хармсуорта—Джексона на Землю Франца-Иосифа, но попрежнему интересовался исследованием Антарктики и в душе лелеял мысль о новом путешествии на юг для изучения моря Ведделя. В 1898 году он работал на Шпицбергене в качестве сотрудника некоего Коутса, человека богатого и увлекающегося полярными исследованиями. Коутс и его друзья предоставили Брюсу достаточные средства для организации и снаряжения антарктической экспедиции, и в ноябре 1902 года экспедиционное судно „Скотия“ (бывший норвежский зверобой „Хекла“) покинула берега реки Клайда в Шотландии и отправилась в свое далекое плавание. В начале февраля 1903 года „Скотия“ достигла кромки сплошных льдов на 60°20′ ю. ш. и 43°50′ з. д. Войдя во льды и продолжая продвигаться сквозь них на юг, экспедиция после нескольких дней упорной борьбы пересекла южный полярный круг и вышла на чистую воду. Однако спустя четыре дня льды снова появились, и 22 февраля „Скотия“ была окружена ими на 70°25′ ю. ш. как

раз посредине между путями Ведделя и Росса. Пришлось спешно отступать на север к Южным Оркнейским островам. С трудом пробираясь вдоль их берегов, „Скотия“ в конце марта стала на якорь в небольшой бухте на острове Лори. Вскоре сплошные льды забили эту бухту, и Брюс вынужден был остаться здесь на зимовку. Научная работа не прерывалась и зимой. На берегу были построены из камней дом, куда перебрались участники экспедиции, а также магнитная обсерватория и помещение для метеорологических инструментов. Совершались довольно продолжительные санные поездки по льду между островами.

С наступлением лета 1903 года „Скотия“ благополучно выбралась изо льдов и в конце ноября прибыла на Фалклендские острова. На острове Лори остался метеоролог Моссмен с пятью зимовщиками продолжать свои наблюдения. От Фалклендских островов Брюс прошел в Буэнос-Айрес, где аргентинское правительство оказало ему всяческое содействие и предложило пополнить состав его экспедиции аргентинскими учеными. Брюс принял это предложение, и, когда „Скотия“ в январе 1904 года снова вышла в плавание, на борту ее было несколько аргентинских метеорологов. Они были высажены на остров Лори и остались там зимовать вместе с Моссменом, решившим продолжать свою научную работу и провести на станции еще одну зиму. „Скотия“ же направилась на юг и достигла 74° 1′ ю. ш. на 22° з. д. в море Ведделя. В этой области была замечена какая-то земля, названная землею Коутса в честь мецената, финансировавшего экспедицию Брюса.

Произведя целый ряд глубоководных промеров как в море Ведделя, так и в области к северу от него до южной оконечности Африки, „Скотия“ в начале мая прибыла в Капштадт, а затем направилась в Англию. Моссмен оставался на острове Лори до февраля 1905 года, когда зимовщики были сняты аргентинским кораблем, доставившим их в Буэнос-Айрес. Во время своих зимовок Моссмен вел метеорологические ежечасные наблюдения непрерывно в течение двух лет.

Несколько позднее экспедиции Брюса и в связи с экспедицией Отто Норденшельда, в Антарктике работала французская экспедиция известного полярного деятеля Шарко, погибшего в сентябре 1936 года у берегов Исландии на судне „Пуркуа-па?“ почти со всей командой.

Шарко сначала предполагал заняться исследованием Арктики и с этой целью приобрел судно „Ле Франсэ“, построенное по специальному заказу. Но, когда в Европе стало известно, что Норденшельду пришлось остаться на вторую зимовку, Шарко решил отправиться ему на помощь. У берегов Огненной Земли „Ле Франсэ“ встретился с „Уругваем“, который возвращался из своего антарктического плавания со спасенными им участниками экспедиции Норденшельда. Надобность в помощи миновала, и вместе с тем представилась возможность заняться самостоятельными исследованиями. Шарко отправился на юг, прошел проливом Герлаха, подходил к Земле Александра I и нанес на карту западные берега архипелага Палмера. В этой работе прошло два антарктических лета 1903—1904 гг. и 1904—1905 гг.; зимнее время 1904 года (апрель — октябрь) было проведено во льдах.

Судьба экспедиции Шарко стала серьезно беспокоить научно-исследовательские круги Европы, когда „Ле Франсэ“ не вернулся в феврале 1905 года. Тревога еще более возросла при получении известия о том, что „Уругвай“, снявший Моссмена и его спутников, не доставил никаких сведений о Шарко, хотя начальник французской экспедиции обещал оставить сообщение в проливе Герлаха. Но 4 марта „Ле Франсэ“ благополучно прибыл в один из аргентинских портов.

Этим заканчивается первый, подготовительный период научно-исследовательских антарктических экспедиций начала XX века. С 1907 года начинается новый период —„героический“, когда целый ряд прекрасно организованных и снабженных экспедиций приступает к интенсивному изучению Антарктики, перестает быть „морскими экспедициями“ и проникает далеко в глубь антарктического материка. Две из этих экспедиций почти одновременно достигают южного полюса.

ЭПОХА ВЕЛИКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ.—ШЕКЛТОН

До начала XX столетия исследование Антарктики ведется не планомерно и не систематически. Пятьдесят лет отделяют плавание Кука от экспедиции Беллингсгаузена. Двадцать лет проходит со времени плавания русских военных кораблей „Восток“ и „Мирный“ до экспедиции Дюмон-Дюрвиля, Уилкса и Росса. Только через пятьдесят лет после того, как „Эребус“ и „Террор“ покинули воды Антарктики, выходит в плавание „Бельгика“. Правда, долгие периоды затишья, прерываемые на сравнительно короткие промежутки времени блестящими экспедициями, отчасти заполняются теми или иными случайными путешествиями. Но всякий раз приходится проделывать почти всю работу заново, потому что завоеванные с огромным трудом позиции не закрепляются, и каждая новая экспедиция вступает в борьбу с грозным противником за свой собственный риск и страх, иногда повторяя ошибки своих предшественников.

На VIII Международном Географическом конгрессе в 1904 году в Нью-Йорке принимается важное решение, подтверждающее желательность продолжения и углубления исследовательской работы в Антарктике, столь успешно начатой только что вернувшимися домой экспедициями. Конгресс указывает, что в настоящее время единственными неисследованными областями на земле являются области северного и южного полюсов. К разрешению этих проблем и должны быть направлены усилия ученых. Но резолюция конгресса осталась „благим пожеланием“, и повидимому ничто не предвещало скорого ее претворения в жизнь. Однако, совершенно независимо от решений и постановлений Конгресса за семилетний период времени с 1907 по 1914 год в Антарктику отправилось восемь экспедиций. Четыре из них были английскими: первая и вторая Шеклтона, вторая Скотта и первая Моусона. Франция была представлена экспедицией Шарко на судне „Пуркуа-па?“ („А почему бы нет?“), Япония—экспедицией лейтенанта Ширазе на „Кайнан Мару“; Норвегия—экспедицией Амундсена на „Фраме“ и Германия — экспедицией на „Дейчланд“. Отличительной чертой всех этих экспедиций

было пользование главным образом прежними методами передвижения, когда человек полагался больше всего на самого себя, на свои собственные силы, да еще на силу и выносливость своих собак, если он прибегал к их помощи. Некоторые исследователи, как, например, Скотт, не использовали до конца всех возможностей собачьего транспорта. От полярного путешественника требовалась способность переносить холод и голод, довольствоваться малым, выдерживать длительное напряжение всех его физических сил; он должен был отличаться непоколебимой настойчивостью в достижении своих целей, твердой волей, выдающимся мужеством и отвагой,— одним словом, быть способным на подвиги в своей ежечасной борьбе с грозными силами природы.

Все эти требования, конечно, сохранились и доныне и предъявляются в полной мере ко всем исследователям, работающим по изучению любой области земного шара. Но методы географического исследования, особенно исследования полярного, необычайно изменились со времени возобновления работы по изучению Арктики и Антарктики вслед за окончанием империалистской войны. На помощь человеку пришли новые могучие средства техники: во-первых, усовершенствованные средства передвижения — аэроплан, моторные сани, вездеходы; во-вторых, изумительнейшее средство связи — радиотелеграф. Это дало в руки исследователя могучее орудие, при помощи которого явилась возможность ускорить исследование данной области, расширить его границы, провести его глубже, точнее и тщательнее и вместе с тем повысить степень безопасности участников экспедиции, хотя бы в смысле обеспечения им постоянной связи с внешним миром.

Группа антарктических экспедиций периода 1907—1914 гг. занимает особое место в истории полярного исследования: она была последней, пользовавшейся исключительно старыми методами. Кроме того, значительная часть этих экспедиций решилась оторваться от своей базы и отойти далеко от нее в глубь страны. Старые методы помогли исследователям одержать ряд блестящих побед над силами природы и показать пример изумительной доблести и отваги, но все же до решительной победы еще далеко, и она, бесспорно, будет уделом ближайших экспедиций, которые в полной мере используют новые методы в удачной комбинации со старыми, еще не сказавшими своего последнего слова. Как ни совершенен современный аэроплан, но без помощи собачьих упряжек исследователь никогда не разрешит целиком ни одной полярной проблемы. Фотосъемка, разведка с воздуха, изучение местности, нанесение новых областей на карту, исправление старых карт, достижение таких пунктов, которые недоступны для всех иных средств передвижения,— это задача полярного авиатора. Но производство всякого рода наблюдений, тем более длительных, не доступно никому, кроме участников санных партий, зимовщиков, наблюдателей, занимающихся своей работой на постоянных полярных станциях. Метеорологические, магнитные, астрономические, аэрологические, гляциологические наблюдения, сбор геологических, биологических коллекций, промеры морских глубин и т. п. могут производиться только

наземными партиями, которые легче всего смогут заниматься такой работой, пользуясь для передвижения собачьими упряжками. Конечно, большую роль в этом отношении сыграет и механический транспорт — моторные сани и вездеходы. Однако при заброске ученых в ту или иную область на самолетах едва ли можно будет рассчитывать на доставку туда же каких-либо иных транспортных средств, кроме собак. Может быть, будут устраиваться постоянные станции на антарктическом плато, куда зимовщики и запасы необходимого им продовольствия и снаряжения будут забрасываться на моторных санях. Но и в этом случае собачьи упряжки будут совершенно незаменимой статьей снаряжения.



Эрнест Шеклтон

До сих пор мы видели, что отдельные экспедиции открывали разные новые земли, берега и острова, но обычно сколько-нибудь обширных обследований вновь открытой области не предпринималось. Таинственный антарктический материк становился известным человечеству „по кусочкам". Лишь экспедиции периода 1907—1914 гг. приступают к изучению Антарктики путем длительных поездок и проникают до самого сердца ее. И здесь продвижение исследователя к центральным областям совершается гораздо быстрее, чем в северном полушарии. Понадобилось всего десять лет на преодоление 12 градусов, отделявших область работы последних экспедиций предшествовавшего периода от южного полюса. Вспомним, что впервые в Антарктике зимовала „Бельгика" в 1898—1899 гг. Впервые люди провели зиму на берегах антарктического материка в 1899—1900 гг. (на 71° ю. ш.). Скотт через два года зимовал на 78° ю. ш. От места его зимовки до южного полюса оставалось всего 720 миль, т. е. 1330 км.

На преодоление гораздо меньшего расстояния в северном полушарии понадобилось свыше ста лет. В 1806 году Скорсби достиг 81° 30′ с. ш.,— то была самая северная точка, до которой доходил когда-либо человек. До полюса оставалось тогда восемь с половиной градусов или 510 миль, т. е. 945 км. Через девяносто лет Нансен проникает на север до 86°14′ с. ш. В 1903 году Пири доходит до северного полюса.

Трудности в достижении северного полюса объясняются тем, что область его покрыта дрейфующими, т. е. постоянно передвигающимися льдами. Из-за этого почти нельзя оставлять по дороге к полюсу никаких вспомогательных складов: их исследователь не смог бы потом найти на обратном пути. Кроме того, передвижение ледяных полей из стороны в сторону путает все расчеты санной партии и часто заставляет ее бесцельно топтаться на месте, не подвигаясь фактически вперед. Южный же полюс

лежит на континенте, — положение окружающих его областей неизменно. И потому, едва антарктический исследователь поставил перед собой задачу проникнуть на юг, как можно ближе к центру Антарктики, как эта задача оказалась осуществимой. Раньше уже упоминалось, что до первой экспедиции Скотта вообще никаких далёких поездок от места зимовок не производилось.

Из восьми экспедиций периода 1907—1914 гг. первой по времени была экспедиция Эрнеста Шеклтона, участника плавания „Дисковери" в 1901—1904 гг. Как уже упоминалось, Шеклтон принимал участие в походе Скотта на юг до 82° 17′ ю. ш. и едва не погиб на обратном пути, совершенно выбившись из сил. Вернувшись в Англию, он сумел заинтересовать нескольких богачей планом новой антарктической экспедиции, и те обещали ему крупную денежную поддержку. В феврале 1907 года Шеклтон выступил в Королевском Географическом обществе в Лондоне с докладом о плане экспедиции, почти исключительной целью которой было достижение южного полюса. Своей базой Шеклтон предполагал избрать пролив Мак-Мурдо и уж оттуда предпринять поход к полюсу. Одновременно вторая партия должна была обследовать Землю Эдуарда VII, а третья — определить местонахождение южного магнитного полюса. Узнав о планах своего бывшего подчиненного, Скотт обратился к нему с просьбой выбрать себе базу где-нибудь в другом месте, так как Скотт сам предполагает отправиться в Антарктику во главе новой экспедиции и хочет зимовать на прежнем месте, — т. е. в проливе Мак-Мурдо. Это сильно путало все расчеты Шеклтона, считавшего, что избранный им пункт наиболее удобен для похода к полюсу. Все же он немедленно известил Скотта, что просьба его будет уважена. Таким образом создавался некий прецедент признания за каждым исследователем как бы монопольного права на работу в той или иной области земного шара.

В июле 1907 года Шеклтон отплыл из Лондона на судне „Нимрод" в Новую Зеландию, откуда вышел в свое антарктическое плавание 1 января следующего года. „Нимрод" был перегружен, и потому переход до ледяного барьера был связан с большими опасностями для экспедиции. Но это не помешало Шеклтону отважно пуститься в плавание по океану, который считается самым бурным из всех океанов и морей земли. Ради сбережения драгоценных запасов угля был зафрахтован пароход „Кунья", взявший „Нимрод" на буксир и ведший его так в течение двух недель на расстоянии свыше 1500 миль, да еще в очень бурную погоду. В середине января показались первые ледяные горы. „Кунья" отдала буксир и повернула обратно к берегам Новой Зеландии. „Нимрод" продолжал один свое плавание на юг, не встречая сплошных льдов. Через неделю экспедиция была уже в море Росса.

Выбирая наиболее подходящий пункт для своей будущей зимовки, Шеклтон остановился на заливчике Воздушного шара, где в первую экспедицию Скотта был совершен подъем на привязном аэростате. Туда-то и направился теперь „Нимрод", идя на восток вдоль ледяного барьера. Но к полному своему изум-

лению Шеклтон не нашел никакого заливчика там, где тому следовало быть, судя по карте. Огромные куски льда откололись от барьера на протяжении многих миль, и место заливчика заняла большая и широкая бухта, которую Шеклтон назвал Китовой. Не решившись высаживаться здесь, он сделал попытку подойти к берегам Земли Эдуарда VII, но не мог пробраться к ним через пояс льдов. В конце концов пришлось повернуть на запад и искать места для высадки в проливе Мак-Мурдо, нарушая обещание, данное Скотту. Однако из-за льдов „Нимроду" не удалось дойти до самого места зимовки Скотта, и Шеклтон устроил свою базу у мыса Ройдса на том же острове Росса, где зимовал и Скотт, но на 23 мили севернее. Летом база Скотта отделялась от ледяного барьера полосой чистой воды. Это были два недостатка местоположения зимовочной станции, и Шеклтон провел в нерешительности пять драгоценных дней, прежде чем отдал приказ приступить к разгрузке „Нимрода". К 22 февраля разгрузка была закончена, и „Нимрод" ушел в Новую Зеландию, оставив на берегу зимовочную партию в 15 человек и 180 тонн разных запасов и снаряжения. Научные силы были представлены в экспедиции очень солидно, и многие из ее участников стали потом знаменитыми полярными исследователями и руководили собственными экспедициями.

Место для зимовки было выбрано неудачно. Мыс Ройдс находится на 77°30′ ю. ш. и 166° в. д. Пройти от него до ледяного барьера по берегу было невозможно из-за опасных трещин на склонах горы Эребус и из-за отсутствия сколько-нибудь удобной для передвижения береговой полосы вдоль самого острова. Между тем было очень важно устроить еще до прихода зимы ряд вспомогательных складов по пути к полюсу. Однако, к тому времени, как постройка зимовочного дома была закончена, весь лед из пролива унесло в море, и остров Росса оказался изолированным. Если бы это произошло раньше, Шеклтон мог бы пройти на „Нимроде" на 20 миль южнее, будь это позже — ему удалось бы еще осенью 1908 года оставить на барьере несколько складов, что облегчило бы потом поход к полюсу.

Кроме того, было ошибкой, что Шеклтон отказался перезимовать в Китовой бухте. Как мы увидим, эта мысль пришла в голову Амундсену, и выбор им места для зимовки именно здесь дал ему значительное преимущество в расстоянии перед Скоттом.

С наступлением лета были предприняты три замечательных санных похода: южной партии в составе Шеклтона, Адамса, Маршалла и Франка Уайлда, ставившей своей задачей достижение полюса; северной — под командой профессора Дэвида (Эджворта), отправившейся на поиски магнитного полюса, и западной, занявшейся геологическим изучением окрестных гор.

От мыса Ройдса до полюс 750 миль или 1389 км. Из этого расстояния немного больше трети было пройдено в 1902 — 1903 гг. Скоттом. Остальная часть пути,— а она оказалась наиболее трудной,— была совершенно неизвестна. Шеклтон привез с собой манчжурских пони, несколько собак и автомобиль. Этими транспортными средствами он предполагал пользоваться как во время работ на станции, так и при заброске грузов на вспо-

могательные базы и при своем отважном походе к полюсу. Но из доставленных в Новую Зеландию пятнадцати пони можно было погрузить на „Нимрод“ только десять, две лошади были пристрелены во время перехода от новозеландских берегов, четыре издохли после высадки на берег (им забыли давать соль, и они наелись морского песку). Собачьи упряжки не могли быть использованы в полной мере, а автомобиль играл только вспомогательную роль, хотя хорошо шел по морскому льду. Но, конечно, для передвижения по ледяному барьеру, тем более на подъемах и в областях скрытых трещин, перекрытых хрупкими ледяными или снежными мостами, колесный автомобиль был абсолютно непригоден. Тяжелые задние колеса проваливались даже на самом твердом снегу и затем вертелись в проделанных ими ямах. Правда, было доказано, что двигатели внутреннего сгорания могут работать при очень низких температурах (в этом была положительная сторона попытки Шеклтона применить механический транспорт в Антарктике),— так был намечен путь к использованию в полярных странах аэроплана и моторных саней. В результате единственным средством тяги оставалась сила людей, и почти все перевозки экспедиции производились самими участниками партий, впрягавшимися в сани.

29 октября 1908 года Шеклтон вышел в свой поход к полюсу, взяв с собой четырех пони и запас продовольствия и снаряжения всего на 91 день пути. Этого было далеко не достаточно для такой опасной экспедиции. Но ограниченность транспортных средств не позволяла брать больше. Ради облегчения санных грузов не было взято даже меховой одежды. В конце января 1909 года остававшиеся на станции зимовщики должны были устроить для Шеклтона и его спутников вспомогательный склад приблизительно на 79° 30′ ю. ш. Шеклтон предполагал вернуться на базу к 25 февраля; крайним сроком пребывания „Нимрода“ у острова Росса было назначено 10 марта.

До 7 ноября главную партию, состоявшую из четырех человек и четырех пони, тащивших их сани, сопровождала вспомогательная партия из шести человек, тащивших сани на себе. Уже на третий день похода Шеклтон убавил суточный паек, чтобы провианта хватило на 110 дней.

Так начался, по замечанию английского историка исследования Антарктики, один из „величайших в истории голодных походов“. Уже с 18 ноября путешественниками стал остро ощущаться голод, и это чувство, все усиливаясь, не покидало их до 23 февраля, когда был найден на обратном пути большой вспомогательный склад, завезенный в конце января зимовщиками по инструкции Шеклтона. Пони тащили сани всего три-четыре недели. К 1 декабря трех лошадей застрелили, а между тем сани были очень тяжелы для людей, хотя в поход отправились самые крепкие и выносливые из участников экспедиции. Поэтому в самых трудных местах приходилось в одни сани впрягаться нескольким и таким образом проходить одно и то же расстояние не только дважды, но даже трижды или четырежды! Такой способ передвижения уже при походе Скотта был проклятием и мукой. Теперь же трудности пути еще увеличивались тем, что и люди и пони постоянно проваливались в трещины. По-

следняя лошадь так и погибла, упав в страшную ледяную бездну. Сопровождавший сани Уайлд тоже провалился в трещину, сброшенный туда тяжестью лошади, но успел выпустить поводья и уцепиться за край трещины левой рукой, на которой и повис над разверзшейся под ним пропастью. Гибель лошади и того запаса провианта, который она собой представляла, повлияла на исход экспедиции: не случись этого, и Шеклтон, может быть, достиг бы полюса! С другой стороны, потеря саней Уайлда оказалась бы роковой: партия должна была бы немедленно возвращаться на базу, причем шансы на благополучное достижение ее были бы ничтожны.

На 85° ю. ш. были оставлены сани и часть продовольствия для облегчения людей. К этому времени Шеклтон и его спутники поднялись на вершину огромного ледника, спускавшегося с антарктического плато, а затем вышли и на самое плато. С 11 декабря они чувствовали голод уже сразу после еды и вели беседы почти исключительно об еде и различных кушаньях. Во сне они тоже видели только пышные пиры, обеды и самые изысканные, вкусные и аппетитные вещи.

18 декабря на высоте 2000 метров Шеклтон еще раз урезал и без того скудный суточный паек — до полюса оставалось 300 миль. Путешественники питались так: утром — похлебка из пеммикана и одна галета, днем — чашка какао, три галеты и кусок шоколада, вечером — повторение завтрака. Действительно, надо быть исключительно здоровым и сильным человеком, чтобы долго выдерживать такой „диэтический стол", не поддаваясь усталости и не замечая упадка энергии!

В день рождества Шеклтон выдал всем усиленные порции, и исследователи впервые наелись досыта. Это было весьма неблагоразумно, так как пришлось немедленно подвергнуть суточные пайки дальнейшему сокращению. До полюса оставалось 240 миль, а запасов продовольствия при сильно урезанных пайках могло хватить только на двадцать пять дней пути. Надежды на достижение южного полюса у Шеклтона уже почти не было, однако он упорно продолжал итти на юг. Один из его спутников заносит в свой дневник 28 декабря, когда партия достигла 86° 31′ ю. ш.:

„Когда мы сегодня вечером остановились лагерем... мы были совершенно истощены... К сожалению, должен сказать, что при новой раскладке провианта мы все время ужасно голодны".

30 декабря страшнейшая буря с юга при —23° Ц очень помешала продвижению измученных людей, тащивших сани в гору. В этот день было пройдено всего четыре мили. Шеклтон хотел было еще сократить размеры пайка для возмещения вынужденной задержки в пути, но потом воздержался от этого, видя, что есть предел всему.

В день нового 1909 года были побиты все рекорды дальности продвижения как в Арктике, так и в Антарктике: Шеклтон и его спутники достигли 87° 6′ 30″ ю. ш. (в апреле 1906 года Пири доходил, по его словам, до 87° 6′ с. ш., но достигнутая им широта по проверке вычислений оказалась гораздо меньше). 2 января Шеклтон пришел к убеждению, что дальнейшее продвижение к полюсу сопряжено с величайшей опасностью для

всех участников похода, силы которых к тому времени были очень подорваны. На следующий день было произведено последнее астрономическое определение местонахождения партии, давшее 87° 22′ ю. ш. Затем Шеклтон тщательно проверил точность работы измерительного колеса (одометра), приделанного к задку саней; отныне дальнейшее определение позиций должно было производиться только на основании показаний одометра, т. е. астрономические наблюдения заменялись измерениями „по счислению". И вот, 4 января, оставив почти все на складе среди открытой равнины, без каких бы то ни было приметных знаков, Шеклтон с дерзкой отвагой двинулся на юг, чтобы пройти еще на несколько миль ближе к полюсу.

Последние пять дней были ужасны! Мороз доходил до —25, —30° Ц при резком ветре прямо в лицо. Ледяная поверхность была покрыта толстым слоем мягкого снега, очень затруднявшим продвижение. 7 января невозможно было выйти из палатки; мороз стоял лютый, до —40° Ц. Сильный ветер насквозь пронизывал изношенные стенки палатки, и пробивавшимся в нее тонким снегом заносило скудный багаж путешественников. Самое палатку замело с наветренной стороны снегом доверху. Лица и руки у Шеклтона и его спутников были обморожены и иссечены ветром. Одежда у них очень истрепалась и потерлась, а обувь износилась. Не следует забывать, что исследователи были одеты очень легко. Целый день пришлось пролежать в спальных мешках. „Мы слабеем, лежа на холоду,— пишет Шеклтон,— потому что при 40 градусах мороза по Цельсию ветер проникает сквозь нашу тонкую палатку". За стенками ее бушует настоящий ураган, и между смертью и четырьмя смельчаками натянута только ненадежная ткань.

9 января ветер стихает. Шеклтон решается еще на один смелый шаг: теперь он оставляет в ледяной пустыне и палатку! Если они не найдут ее на обратном пути, если их склад, оставленный на 87° 22′ ю. ш., окажется занесенным снегом после только что пережитой сильнейшей бури... Впрочем, четверо исследователей не желают задумываться над этим. Дойти до полюса им не удастся: это ясно, но есть надежда приблизиться к нему настолько, что до него останется всего лишь 100 миль. Каждый дальнейший шаг за этим пределом равносилен смерти, ибо тогда уже нельзя будет рассчитывать на благополучное возвращение. Но до этого предела, быть может, удастся дойти, и путешественники делают последний стремительный натиск на полюс, проходят за один день около 20 миль и достигают 88° 23′ ю. ш. До полюса только 97 миль или 180 километров!

Шеклтон водружает английский флаг на ближайшей к полюсу точке, достигнутой когда-либо человеком как на севере, так и на юге (Пири еще не доходил тогда до северного полюса), и затем объявляет антарктическое плоскогорье владением Англии. Снежная поверхность плоскогорья простиралась без всяких заметных изменений его рельефа по направлению к полюсу, что позволило Шеклтону предположить, что самый полюс расположен тоже на этом плато. Это предположение оказалось совершенно правильным и позднее было подтверждено описаниями Амундсена и Скотта.

По окончании „торжественной части" программы Шеклтон и его сотоварищи быстро двинулись обратно, благополучно нашли свою палатку и прошли еще на четыре мили к северу. Всего в один день исследователи сделали сорок миль! Надо было спешить изо всех сил: у партии оставалось продовольствия только на две недели пути при урезанных пайках, а до склада на верхней части ледника было 180 миль очень тяжелой и опасной дороги, которая на расстоянии многих миль проходила по области трещин.

Бушевавшая накануне буря сослужила Шеклтону хорошую службу. Ветром смело весь слой мягкого, рыхлого снега, но в тех местах, где по нему проходили исследователи на своем пути вперед, под тяжестью людей образовались глыбы сильно спрессованного снега,— они, словно вехами, отмечали всю дорогу до склада на 87° 22′ ю. ш., который и был благополучно найден 11 января.

Обратный путь совершался значительно быстрее. Гонимые голодом исследователи убегали от смерти, стремясь как можно скорее дойти до своего склада. Уже 14 января пришлось еще урезать суточный паек, однако это не только не понизило скорости их продвижения, но, наоборот, повысило ее. Так за 19 января было пройдено почти 50 километров! Воспользовавшись попутным ветром, исследователи поставили на санях парус, что очень помогло продвижению.

24 января Шеклтон пишет в своем дневнике: „У нас остается пищи всего на два дня и на один день галет при очень урезанных пайках, а нам надо покрыть сорок миль трещин, чтобы дойти до склада". Эти дни Уайлд называет „чистейшим кошмаром". Страшно болит голова, невероятно мучит голод, а от постоянных падений тело у всех избито. 25 января после пятичасового перехода они подкрепляются только чашкой чая, а затем снова пускаются в путь. За этот день было пройдено 26 миль по опасной области трещин, в которые все четверо не раз проваливались, лишь случайно спасаясь от страшной гибели. На следующий день почти вся провизия была съедена, оставалось лишь немного какао и чая. Но и этого запаса хватило только до 27 января, когда партия шла без остановок в течение двадцати часов. Измученные исследователи легли спать, не имея больше сил итти дальше. Отдохнув немного, Маршалл отправился дальше один, дошел до склада и вернулся к своим товарищам, доставив им продовольствие. Только тогда партия смогла снова двинуться в поход. Теперь у них было провизии на шесть дней, а до следующего склада оставалось всего 50 миль. Но здоровье путешественников стало быстро сдавать: почти у всех началась дизентерия. К тому же из-за сильной пурги они прошли за 29 января только две мили.

Лишь 13 февраля Шеклтон и его спутники доходят до склада, где было зарыто в снег мясо убитого пони. Голод заставляет их обратить в пищу даже окровавленный снег, найденный на том месте, где был пристрелен пони. Через несколько дней показалась гора Дисковери, которую было видно с острова Росса, а затем появились и величественные очертания горы Эребус. К этому времени у них опять кончились все запасы

пищи. Пришлось возложить надежды на склад, оставленный на 79° 36′ ю. ш., и на тот склад, который должны были приготовить для Шеклтона в условленном месте его товарищи.

23 февраля вдали было замечено какое-то сверкающее пятно: то была жестянка с галетами, от которой отражались солнечные лучи. Только это исключительно счастливое обстоятельство помогло найти склад, оставленный по инструкции Шеклтона, потому что путешественники сбились с дороги и проходили в стороне от него. Склад был снабжен очень обильно, и изголодавшиеся исследователи после сурового поста, продолжавшегося пятнадцать с половиной недель, наконец-то могли поесть вволю. „Внезапно в нашем распоряжении оказалась пища, созданная для богов,— пишет Шеклтон — а нашему аппетиту могли бы позавидовать боги".

Но радость была непродолжительна: уже 25 февраля у Маршалла опять началась дизентерия. Шеклтон решил переждать один день, однако положение Маршалла не улучшалось. Надвигалась еще одна грозная опасность: по инструкции Шеклтона „Нимрод" должен был уйти 1 марта. Надо было во что бы то ни стало спешить. И Шеклтон оставляет Маршалла с Адамсом, а сам вместе с Уайлдом, взяв на один день провизии, пускается в путь. С большими трудностями он проходит последние тридцать миль и 28 февраля, на 117-й день после начала своего похода (с запасами провианта на 91 день), достигает места зимовки Скотта. „Нимрод" был в море на расстоянии нескольких миль от берега, но Шеклтону удалось вызвать судно, давая световые сигналы, и 1 марта „Нимрод" принял к себе на борт своего отважного начальника и спутника. Уже через три с половиной часа Шеклтон вместе с Моусоном и еще двумя спутниками вышел в обратный путь на помощь Маршаллу и Адамсу. 4 марта вся полюсная партия была благополучно доставлена на „Нимрод".

Полюсная партия покрыла за время своего похода около 3000 км, причем Шеклтон за последние четыре дня прошел форсированным маршем 160 км!

Самым существенным организационным недостатком экспедиции Шеклтона к полюсу была ограниченность запасов пищи, что обрекло участников похода на страшные муки голода почти с первых же дней. А этот недостаток был вызван плохим транспортом, или, лучше сказать, неумением использовать как следует и до конца все транспортные возможности. Вместо того, чтобы привезти с собой в Антарктику собак, Шеклтон берет туда лошадей и колесный автомобиль, хотя Шеклтону, как участнику похода Скотта 1902—1903 гг., было отлично известно состояние ледяной поверхности на барьере. В результате в упряжных животных превратились люди! Ограниченность человеческих сил не дает возможности взять в дорогу вполне достаточное количество продовольствия и снаряжения. А недостаток продовольствия быстро истощает силы людей и мешает осуществлению плана экспедиции. Получается какой-то заколдованный круг: при надлежащем и рациональном питании приходится брать такие запасы продовольствия, везти которые не под силу людям. При недостаточности же запасов силы людей постепенно падают и чем дальше, тем больше.

Только благодаря счастливой случайности Шеклтон и его спутники благополучно выбрались из ледяной пустыни. Но, конечно, едва ли можно было бы повторить такой поход при тех же организационных ошибках. Поход Скотта в 1911—1912 гг., во время которого погибли все участники санной полюсной партии, полностью подтверждает это положение. Пользование в Антарктике лошадьми, автомобилями и несовершенными моторными санями и обращение людей в упряжных животных были окончательно скомпрометированы, и после гибели Скотта и его спутников от этих видов транспорта отказались, повидимому, раз и навсегда.

Одновременно с санным походом Шеклтона, вторая партия в составе Эджворта Дэвида, Моусона и Макея предприняла большое путешествие для геологического обследования ближайшей области, для производства серии магнитных наблюдений и тригонометрической съемки берега пролива Мак-Мурдо. За время этого путешествия, которое продолжалось 122 дня, было пройдено около 1200 миль, причем на 72° 25′ ю. ш. и 155° 16′ в. д. на горном плато высотою в 2000 метров над уровнем моря было найдено местоположение южного магнитного полюса; вернее,— южной „магнитной полярной области", потому что замеченные там явления не локализировались в одном каком-нибудь месте, а распространялись на довольно большой район.

Третья санная партия — западная — в составе геолога Пристли, Армитеджа и Броклехерста за пять недель обследовала западные горы.

Экспедиция Шеклтона вернулась из Антарктики в Англию 14 июня 1909 года, привезя с собой богатые материалы, разрешив целый ряд проблем и доказав, что достижение южного полюса при надлежащей организации является предприятием вполне осуществимым. На долгие годы Шеклтон занял одно из первых мест среди лучших полярных исследователей мира. Роль, сыгранная им в Антарктике, до известной степени может быть сопоставлена только с ролью Нансена в истории исследования Арктики.

Второй из антарктических экспедиций рассматриваемого периода было плавание Шарко (1908—1910 гг.) на судне „Пуркуа-па?" Эта экспедиция была организована и снаряжена блестяще. Французское правительство ассигновало Шарко 700 тысяч франков, из которых больше половины было затрачено на покупку корабля, специально построенного для этой экспедиции. „Пуркуа-па?" был снабжен мощной паровой машиной, освещался электричеством, имел прожектор, 14 шлюпок и моторный бот. Комплект научных инструментов по своему разнообразию и совершенству был, по словам Шарко,— „одним из самых богатых и самых полных, какие когда-либо брались какой-либо полярной экспедицией". Экспедиция была снабжена провиантом на три года из расчета на 30 участников, в числе которых было восемь ученых самых различных специальностей, представлявших главнейшие отрасли науки.

В то время Земля Греэма была еще очень плохо обследована, и весьма неточная карта ее кончалась на 67-й параллели. Шарко избрал областью своей работы берега именно этой земли

и с конца 1908 года занялся их планомерным изучением. Во время плавания делались многочисленные и разнообразные наблюдения, собирались научные коллекции. Тщательно исследовав область, когда-то посещенную Биско, Шарко прошел на запад и дважды подходил к берегам Земли Александра I, гораздо ближе, чем это удавалось его предшественникам. Зима застала „Пуркуа-па?“ в водах около острова Королевы Аделаиды, но, не найдя там удобного для зимовки места, Шарко направился к острову Петермана (Лунда), где и остановился на зимовку 19 февраля 1909 года.

Немедленно было приступлено к постройке пяти обсерваторий для изучения земного магнетизма, атмосферного электричества, для производства метеорологических, сейсмографических и астрономических наблюдений. Тогда же была начата регулярная научная работа по широкой программе, не прекращавшаяся всю зиму. Все обсерватории освещались электричеством, и у каждого участника экспедиции была отдельная каюта. Научные сотрудники были освобождены от всяких „домашних хозяйственных работ“, обычных во время полярных экспедиций, и потому могли посвятить себя всецело своим занятиям в обсерваториях или многочисленных лабораториях. Вообще по своему комфорту, по множеству разных житейских удобств экспедиция Шарко далеко оставила позади даже наилучше организованные английские экспедиции, явившись как бы прообразом антарктических экспедиций Ричарда Бэрда.

Все же во время зимовки двое из участников экспедиции заболели чем-то вроде цынги,— „консервной болезнью“, как ее называет Шарко. Вероятно, заболевание это было вызвано чрезмерным потреблением разного рода „закусок“,— оно излечивалось полным воздержанием от всякой консервированной пищи. „Пуркуа-па?“ оставил место зимовки 26 ноября 1909 года и после обследования области работ Норденшельда открыл остров Шарко к юго-западу от Земли Александра I на 70° ю. ш. и на 77° з. д., а затем прошел к острову Петра I, которого никто не видел после плаваний Беллингсгаузена, и существование которого было теперь подтверждено Шарко.

На этом закончилась его экспедиция, давшая чрезвычайно богатые научные результаты. В начале июля 1910 года „Пуркуа-па?“ прибыл в Гавр, где его ожидала восторженная встреча.

ОТКРЫТИЕ ЮЖНОГО ПОЛЮСА АМУНДСЕНОМ

Во второй половине того же года в антарктические воды отправилось три новых экспедиции: японская — на „Кайнан Мару“ под начальством лейтенанта Ширазе, норвежская — Руала Амундсена на знаменитом „Фраме“ и английская — капитана Роберта Скотта на „Терра Нова“.

Еще в апреле 1907 года Фритьоф Нансен выступил в Лондоне в Географическом Обществе с докладом о ближайших целях полярного исследования и указал, что главнейшей задачей при изучении Арктики должно быть основательное научное обследование Северного Ледовитого океана как с точки зрения географии, так и геофизики. Такая задача легче всего реша-

лась бы путем посылки новой экспедиции „Фрама“ через неизвестную область океана, но севернее пути, пройденного „Фрамом“ в 1893—1896 гг.

Амундсен, только что вернувшийся в Норвегию после своего блестящего похода на „Йоа“, заинтересовался планом Нансена и решил его осуществить. Обсудив программу намеченных работ с Нансеном и получив его одобрение, Амундсен в ноябре 1908 года выступил на заседании Норвежского Географического общества с большим планом семилетнего дрейфа во льдах северного полярного бассейна на „Фраме“. Этот план был поддержан всеми норвежскими крупнейшими специалистами и в первую очередь Нансеном. Амундсен пока не указывал, что главнейшей целью его экспедиции является достижение северного полюса, и выдвигал на первый план научно-исследовательские задачи — изучение океанографии центральной полярной области, а также общей совокупности метеорологических, климатических, магнетических условий и т. п. В силу причин политического характера,— незадолго перед тем Норвегия порвала свою почти столетнюю связь со Швецией и стала самостоятельной,— замыслы Амундсена были очень популярны в норвежских буржуазных кругах. В глазах буржуазного общества Амундсен являлся продолжателем норвежской национальной традиции былых исследователей Норвежского моря и Ледовитого океана.

В результате экспедицией заинтересовались и правительство, и политики, и ученые, и уже народившиеся в Норвегии крупные промышленники. Денежные средства притекали со всех сторон.

Для целей экспедиции Амундсен решил использовать старый нансеновский „Фрам“, еще прекрасно сохранившийся, отремонтировать его и выйти на нем в плавание южным путем, т. е. спуститься по Атлантическому океану до берегов Южной Америки, затем обогнуть мыс Горн, выйти в Тихий океан, пересечь его, подняться на север до Берингова пролива и войти во льды где-нибудь у мыса Барроу. Все приготовления к плаванию были уже закончены, „Фрам“ был уже почти готов к отплытию, как вдруг произошло событие, которого никто не ожидал: Роберт Пири поднял на северном полюсе американский флаг.

Едва в Норвегии была получена телеграмма об этом, как интерес к плану Амундсена сразу остыл. Как ни твердили все, что его экспедиция не гонится за сенсациями, не преследует ни рекламных, ни рекордсменских целей, что она „серьезная“, однако разочарование было полное. Но затраты были произведены, все было готово,— остановить, отменить экспедицию было нельзя. 7 июня 1910 года Амундсен покинул Кристианию, делая вид, что его чрезвычайно интересуют научные задачи, не разрешенные стремительным походом Р. Пири.

„Фрам“ пошел в плавание недоснабженным, экономическое положение Амундсена было, как всегда, очень плохим. Но он уже составил и тщательно разработал в тиши своего кабинета новый план, поразительно смелый и решительный. Экспедицию „Фрама“ надо было как-то спасать. Надо было как можно скорее одержать какую-нибудь сенсационную победу. И вот Амундсен решается на отчаянный шаг. Он заявляет официально, что одних научных задач достаточно, чтобы не отказываться от

намеченного плана: „Фрам“ уходит в свое плавание к северному полюсу. В действительности же у начальника экспедиции лежит в кармане новый план. Амундсен замыслил черную измену по отношению ко всем своим кредиторам — „Фрам“ пойдет не к северному полюсу, а к южному!

Храня в полном секрете изменение своего плана, Амундсен взял на борт гренландских собак и погрузил в трюм разборный зимовочный дом. Оба эти обстоятельства обращали на себя внимание любопытных, недоумевавших, почему это Амундсен тащит с собой в такое далекое плавание собак и везет на „Фраме“ разборный дом? Собак можно купить и на Чукотке или на Аляске, а дом вообще не нужен, раз экспедиция будет дрейфовать со льдами.

Об изменении своего плана Амундсен сообщил лишь капитану „Фрама“ да еще одному из своих братьев, выезжавшему встречать экспедицию на остров Мадейру.

Прибыв на Фунчальский рейд, Амундсен вызвал всех наверх и сообщил, что „Фрам“ пойдет к южному полюсу. Все, кто недоволен изменением плана, могут вернуться в Европу. Команда единодушно пожелала следовать за Амундсеном. В составе ее был и один русский — Александр Кучин, позднее капитан судна „Геркулес“, погибшего в 1912 году с экспедицией В. А. Русанова.

Кроме кредиторов, существовала еще одна категория людей, интересы которой мог в сильнейшей степени задеть новый план Амундсена. То были участники других антарктических экспедиций, только намечавшихся или уже работавших. Они являлись конкурентами Амундсена, и самым опасным из них был Скотт, приступивший еще в сентябре 1909 года к организации своей второй экспедиции в Антарктику.

Между отдельными научно-исследовательскими экспедициями различных буржуазных стран постоянно существует соперничество, часто подогреваемое и подхлестываемое соображениями политическими. Существовало такое соперничество и между участниками норвежской и английской экспедиций. Но при внимательном изучении походов к южному полюсу санной партии Амундсена и санной партии Скотта нельзя найти и следа какой-нибудь „некорректности“ Амундсена по отношению к Скотту. Правда, Амундсен придавал большое значение в своей работе элементу „спортивного“ соперничества, но нисколько не был повинен в нарушении каких бы то ни было „законов исследовательской этики“.

Вот почему, уходя в свое плавание на „Фраме“, Амундсен не испытывал никаких „угрызений совести“. План и снаряжение Скотта настолько отличались от его плана и снаряжения, что прибытие в Антарктику норвежской экспедиции не могло, по мнению Амундсена, ни в чем изменить программы действий англичан. Кроме того, Скотт обладал бо́льшим опытом в исследовании антарктических областей, — Амундсен провел там всего один год и то в дрейфующих льдах, Скотт же зимовал два года у самого антарктического материка и уже совершил большой поход по ледяному барьеру до 82° 17′ ю. ш. После недолгих размышлений Амундсен осведомил Скотта о своих планах коро-

тенькой телеграммой и затем покинул берега Мадейры. „Фрам“ пересек Атлантический океан, обогнул Африку и к югу от Австралии вошел в воды Южного Ледовитого океана, рассчитывая в начале 1911 года достигнуть ледяного барьера в море Росса.

Еще в Норвегии Амундсен тщательно изучил всю литературу, относящуюся к морю Росса и ледяному барьеру, и пришел к убеждению, что лучшим местом для зимовки экспедиции и устройства базы для дальнейшего похода к полюсу будет Китовая бухта, в которую заходил на „Нимроде“ Шеклтон. Такая мысль на первый взгляд может показаться безрассудной. Ледяной барьер — это гигантский ледник, спускающийся к морю с плоскогорий антарктического континента. Размеры его громадны. Он тянется на сотни миль в длину и ширину, достигая от 30 до 60 метров в высоту. По мнению многих исследователей, барьер этот на всем своем протяжении находится наплаву. Как всякий ледник, он непрестанно „телится“, т.-е. от него отламываются куски льда чудовищной величины, целые ледяные горы, которые и носятся потом по морю, увлекаемые течением и гонимые ветром.

При посещении Китовой бухты Шеклтон не заметил того, что с гениальной проницательностью понял Амундсен. Изучая конфигурацию Китовой бухты, Амундсен пришел к заключению, что со времен Росса, т.-е. за семьдесят лет, общий вид ее почти не изменился, хотя на некоторых участках барьера лед довольно сильно откололся, что видел и Шеклтон. Если внутренняя часть Китовой бухты не занята ледяным барьером, находящимся наплаву, то, значит, барьер лежит здесь на прочном основании, вероятно, на мелких островках, шхерах или отмелях. Раз это так, то зимовка на барьере в окрестностях Китовой бухты безопасна. И Амундсен без всяких колебаний строит свою зимовочную станцию „Фрамхейм“ на самом барьере на 78° 38′ ю. ш. и 164° 40′ з. д.

Удачный выбор места зимовки сразу определяет будущий успех похода Амундсена к южному полюсу,— норвежская экспедиция оказывается на целый градус ближе к полюсу, чем англичане, зимующие в проливе Мак-Мурдо на 77° 49′ ю. ш. в 650 км к западу от базы Амундсена. Кроме того, поверхность ледяного барьера была лучше торосистой поверхности морских льдов. Животная жизнь Китовой бухты была представлена очень богато тюленями и пингвинами, что давало норвежской экспедиции широкую возможность постоянно пополнять запасы провианта свежим мясом. Наконец, на континенте у базы Скотта неизменно держалась более суровая погода.

„Фрам“ благополучно достиг ледяного барьера 14 января 1911 года, на день раньше намеченного Амундсеном срока, доставив к месту высадки здоровыми и невредимыми всех собак, что уже очень многое значило для дальнейшего успеха. За время своих знаменитых плаваний в водах Арктики и Антарктики „Фрам“ поставил рекорд дальности в обоих полушариях земли, достигнув 85° 55,5′ с. ш. (хотя и во время дрейфа со льдами) и 78° 41′ ю.ш.

В три недели все экспедиционное имущество было выгружено с „Фрама“ и в четырех с половиной километрах от места

высадки построен зимовочный дом, привезенный из Норвегии в разобранном виде. В перевозке грузов принимали участие все собачьи упряжки в составе свыше ста собак. Эта транспортная работа послужила хорошей школой для будущих каюров, которым предстояло по меньшей мере еще год возиться с собаками.

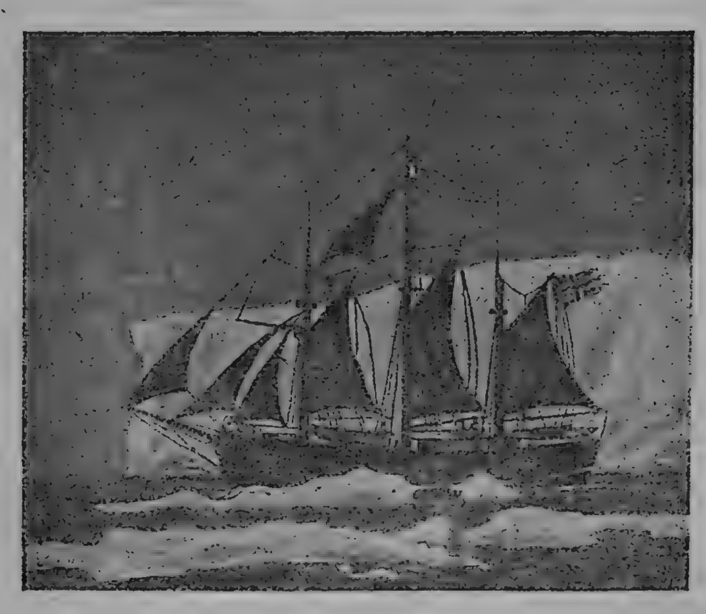
Вскоре зимовочная база приняла вид целого городка. Теперь можно было начать завозку провианта в глубь барьера и устройство вспомогательных складов как можно дальше по направлению к полюсу. Этой работой занялась зимовочная партия в составе девяти человек.

Еще до ухода „Фрама" из Китовой бухты туда пришло экспедиционное судно Скотта „Терра Нова", шедшее к берегам Земли Эдуарда VII. Амундсен тактично воздержался от расспросов, но англичане сами рассказали ему кое-что о себе. Скотт привез с собой в Антарктику манчжурских пони и моторные сани, возлагая все свои надежды на них при перевозке грузов по снежной и ледяной поверхности. Ими же он рассчитывал пользоваться и при походе к полюсу. Это была роковая организационная ошибка руководителя английской экспедиции, и она привела к гибели Скотта и его спутников. От внимания сторонников пони ускользали или бывали ими недооценены два фактора. Во-первых, там, где может пройти собака — животное сравнительно небольшого веса, не в состоянии пройти лошадь, глубоко проваливающаяся в снег. Кроме того, собака легко поднимается по крутым склонам и столь же легко спускается по наклонной плоскости. Во-вторых, корм для лошадей не годится в пищу ни для людей, ни для собак, занимает очень много места и по своей малопитательности требует накопления огромных запасов. Значительная часть драгоценной живой силы упряжных животных тратится на перевозку груза, предназначенного для восполнения энергии, которая расходуется на эту же самую перевозку. Наконец, в случае нехватки провианта собаку можно кормить собакой же. А при конном транспорте забота о прокормлении лошадей тревожит путешественника, пожалуй, еще больше, чем забота о пропитании людей!

Опыт, вынесенный Амундсеном из путешествия на „Йоа", убедил его, что собаки — единственное рациональное средство для передвижения по льду и снегу. Они выносливы, нетребовательны, умны и могут преодолевать любую дорогу, где в состоянии передвигаться человек. И поэтому Амундсен закупил в Гренландии сто отборных ездовых собак, которые и были взяты на „Фрам" в Норвегии. Представляя себе ясно характер и состояние наста в антарктических областях, Амундсен заранее знал, что условия местности там будут идеальными для езды на эскимосских собаках. На прекрасной, ровной поверхности ледяного барьера можно будет побить даже рекорды Пири, отличавшегося быстротой своих передвижений. В области опасных трещин, на хрупких снежных или ледяных мостах, перекинутых самой природой через бездонные пропасти, собака легче пробирается, чем лошадь. Да и собаку удобнее вытаскивать, если она провалится, к тому же она не рвет постромок. Собака прекрасно тащит за собой сани в высокогорной сильно пере-

сеченной местности, куда нет доступа лошадям. Значит, при походе к южному полюсу, расположенному на высоком горном плато, пользоваться собаками можно будет всю дорогу, а при конном транспорте людям придется самим тащить сани очень значительную часть пути. Уже упоминалось о том, что в случае необходимости можно кормить собаку собакой же. Мало того: собачиной могут питаться и люди! Поэтому во время долгого и утомительного санного похода есть средство подкармливать и людей, и животных свежим мясом.

Приняв в соображение все выгоды пользования собаками, Амундсен на этом и построил план своего похода к полюсу,



„Фрам" в Антарктике

в этом и было преимущество его экспедиции перед экспедицией Скотта. Образцовая подготовка и организация зимовочной оперативной базы в Китовой бухте, гениально проработанный во всех наимельчайших подробностях план устройства вспомогательных складов и проведения самого похода, основанный на овладении техникой управления собачьими упряжками, обеспечили Амундсену его блестящий успех.

К походу на южный полюс Амундсен подготовился безупречно, заранее продумав каждый свой шаг. Провиант выбирался с особым вниманием: это были всевозможные консервы, мясные, рыбные, овощные и фруктовые, по возможности содержащие наибольшее количество питательных веществ при наибольшей же степени их концентрации. Особенно тщательно отбирался и приготовлялся провиант для полюсной партии,— во время санного похода каждый грамм веса имеет величайшее значение. Упаковка провианта явилась предметом специальных забот. Ящики для саней были легки, крепки, удобны и устроены так, что вынимать их содержимое на лагерных стоянках можно было, не развязывая

ящиков. В каждом ящике прорезывалось сверху круглое отверстие, закрываемое алюминиевой крышкой, как в молочном бидоне.

В обычный рецепт пеммикана Амундсен внес поправку: кроме смеси в известной пропорции сухого молотого мяса и жира, в него входили еще овсяная крупа и овощи. В отношении одежды и обуви снаряжение норвежской экспедиции было очень богатым и по своему качеству не заставляло желать ничего лучшего. Амундсен во многом использовал опыт своих друзей эскимосов-нетчилли, с которыми долго жил во время плавания „Йоа“, и потому участники экспедиции в значительной мере одевались и обувались по-эскимосски.

Столь же продуманно и внимательно были заготовлены спальные мешки, палатки, сани, нижнее белье, верхняя немеховая одежда, перчатки, рукавицы, варежки, лыжные крепления, походные кухни и пр. Вообще говоря, описание экспедиции к южному полюсу, составленное самим Амундсеном и подробно касающееся всех вопросов снабжения и снаряжения, может служить прекрасным пособием по рациональной организации и технике всякой полярной экспедиции.

Амундсен решил доставить осенью и весной (т.-е. в начале и конце 1911 года) на 80° ю. ш. столько грузов, чтобы настоящим исходным пунктом для санного похода к полюсу была эта широта. Таким образом расстояние еще сокращалось почти на полтора градуса, т.-е. на 90 миль. По плану полюсная партия должна была выйти как можно раньше, чтобы опередить Скотта. Норвежский маршрут прокладывался от Китовой бухты прямо на юг, приблизительно по одному и тому же меридиану (163 з. д.) до самого полюса. Скотт предполагал следовать путем Шеклтона и подняться на плато по леднику Бэрдмора, который для норвежцев оставался далеко вправо. В предвидении всяких упреков и обвинений Амундсен не хотел вторгаться в область работ Скотта.

Уже 14 февраля, т.-е. через месяц после прибытия, был устроен первый склад на 80° ю. ш. Амундсен придумал целую систему для разметки вехами как всего пройденного пространства, так и окрестностей склада. Через каждые 15 км ставился бамбуковый шест с флагом по линии север — юг. Налево и направо от склада по линии восток — запад на протяжении 10 миль, т.-е. 18 км, через каждые 900 метров ставились бамбуковые же шесты с темными флажками. Таким образом размеченное вехами расстояние с каждой стороны равнялось девяти километрам. Шесты помечались порядковым номером, так что санная партия, наткнувшись на шест, знала, в каком направлении и на каком от нее расстоянии находится склад.

Сделано это было для того, чтобы участники похода находили свои склады на обратном пути с полюса наверняка и без потери времени. Поэтому-то склады и отмечались вехами п о п е р е к д в и ж е н и я.

Первая санная поездка ознакомила Амундсена с характером местности, с состоянием ледяной поверхности и с качеством перевозочных средств. Это дало возможность немедленно внести нужные поправки и улучшения в снаряжение, учесть и принять во внимание данные опыта. При дальнейших поездках были устроены склады на 81° и 82°.

Наступила зима, принесшая с собой темное время, лютые морозы, пургу, бури... Зарывшись в снег и лед, зимовщики создали целый „подземный" городок вокруг Фрамхейма, где и занялись усердной подготовкой к будущему походу. Никаких научных наблюдений, кроме метеорологических (и то лишь в дневные часы), участниками экспедиции не производилось. Вообще в составе ее не было ни одного ученого.

Все главное общее снаряжение для полюсной партии должно было быть готово к середине августа. Подготовкой же личного снаряжения полагалось заниматься в свободное от обязательных работ время. При этом Амундсен изобрел замечательнейший способ для гарантирования качества работы: она выполнялась теми, кто должен был сам пользоваться сделанной вещью. Разумеется, все работали, буквально не покладая рук, зная, что от этого зависит благополучное возвращение с полюса их самих.

„Победа ожидает того, у кого все в порядке,—писал Амундсен,—и это называют удачей! Поражение безусловно постигает того, кто упустил принять во-время необходимые меры предосторожности,—и это называют неудачей!"

В последних числах августа решено было двинуться в поход. Сначала Амундсен предполагал оставить на базе одного Линдстрема, а со всеми остальными зимовщиками итти к полюсу. Но неудачная попытка к старту, предпринятая в начале сентября, показала со всей определенностью, что при большом числе участников экспедиции нельзя будет добиться той стремительности и сосредоточенности удара, который один только мог гарантировать Амундсену успех. Существенным недостатком первой попытки была значительная трата времени при остановке и съемке с лагеря. Амундсен прилагал все старания, чтобы эти операции выполнялись в кратчайший срок. Затем большое количество участников требовало двух палаток, двух кухонь, большего количества собак и т. д. Это тоже отражалось бы на стремительном темпе похода и на возможности поддерживать такой темп длительно. В результате Амундсен решил итти к полюсу только с четырьмя спутниками — Вистингом, Хельмером Хансеном, Хасселем и Бьоланом, выбрав наиболее сильных людей, прекрасных лыжников и умелых каюров. Маленькая партия могла продвигаться быстрее, время утренних сборов сокращалось, значение вспомогательных складов возрастало.

20 октября 1911 года полюсная партия вышла в поход. За месяц до того Амундсен предпринимал попытку, о которой уже упоминалось, но из нее ничего не вышло. Партия дошла только до склада на 80° ю. ш., где и были оставлены все грузы. Морозы тогда стояли лютые: — 55°, — 52°, — 56° Ц.

В состав экспедиции входили пять человек с четырьмя санями, 52 собаками и запасом провианта на четыре месяца. При отъезде сани были очень легки, потому что на них были погружены только снаряжение и провиант, необходимые для того, чтобы доехать до склада на 80°, где была главная база полюсной партии и где стояли в запакованном виде все ящики. Через четыре дня в 160 км от Фрамхейма началась уже серьезная работа. На сани был взят полный груз, и исследователи быстро двинулись прямо на юг вдоль 163-го западного меридиана.

Устройство вспомогательных баз на 80°, 81° и 82° давало Амундсену возможность итти более или менее налегке и пополнять на складах израсходованные в пути запасы. Кроме того, рассчитывая расстояние между отдельными складами и количество провианта, которое нужно будет оставлять на каждом из них, Амундсен делал поправку на мясо своих ездовых собах, пока что тащивших сани с провиантом. Обыкновенная эскимосская собака средних размеров может дать около 25 кг пригодного для пищи мяса. Отсюда следует, что каждая взятая Амундсеном в поход собака экономила для экспедиции 25 кг провианта на складе и на санях. Перед выступлением в поход Амундсен сделал еще раз точный подсчет и наметил для каждой собаки день, когда она будет застрелена. Этот план выполнялся пунктуально, и теоретические расчеты Амундсена разошлись с действительностью всего на один день и на одну собаку.

Миновав 82°, Амундсен начал оставлять небольшие склады приблизительно через каждый градус широты, отмечая их местоположение построенными изо льда и снега „гуриями". Кроме того, такие же гурии ставились по линии север—юг вдоль всего пути, начиная с 80° 23′ ю. ш. Сперва Амундсен довольствовался постройкой гурия на каждом 13-м или 14-м километре, но после 82° решил ставить их через каждые пять километров. Всего было построено до полюса 150 гуриев вышиною в два метра. На их возведение пошло 9000 глыб, вырезанных из замерзшего снега.

В каждом гурии оставлялась записка с его номером и указанием местоположения, и отмечалось, сколько нужно проехать и в каком направлении до следующего гурия, находящегося севернее. Благодаря такой мере предосторожности весь путь к полюсу, пролегавший до 85° по очень однообразной местности, оказался уставленным вехами, которые не только являлись прекрасными отличительными знаками на ровной и лишенной всяких примет снежной поверхности, но еще и давали исследователям возможность очень быстро ориентироваться на обратном пути и не тратить времени на производство наблюдений для определения своего местонахождения. Даже за 85-й параллелью, где ледяной барьер кончался и начиналось антарктическое плоскогорье, постройка гуриев приносила огромную пользу: плохая видимость, постоянные туманы и бесчисленные страшные трещины в этой высокогорной, сильно пересеченной местности требовали от путешественников напряжения всех сил и особо изощренного внимания.

Почти весь путь по ледяному барьеру норвежцы пробежали на лыжах, прицепившись к задку саней. Так ими было пройдено около 550 км из общего расстояния от Фрамхейма до полюса в 1300 км. В среднем, после 82° партия проходила один градус или 60 миль (112 км) в три дня. У всех складов, устроенных еще осенью, делалась остановка на двое суток.

За 85° ю. ш. начался новый этап пути: местность стала принимать неровный характер, санная партия находилась теперь у подъема на плато, ледяной барьер был уже позади. Расстояние от этого места до полюса и обратно равнялось 1100 км. Здесь были пересмотрены все запасы провианта и отобрано в дорогу только самое необходимое. Было решено взять с собой

провианта и снаряжения на 60 дней, а остаток (еще на месяц) сложить здесь. Партия была в походе уже почти четыре недели.

За это время значительная часть провианта и горючего была израсходована, вес саней всё уменьшался, и для тяги их тре-



Руал Амундсен

бовалось меньше собак. Стало быть часть животных оказывалась лишней. Всего их было теперь 42. Амундсен решил пользоваться всеми ими до подъема на плато, затем убить там 24 собаки и продолжать путь с тремя санями и 18 собаками с тем, чтобы вернуться на 85-ю параллель с двумя санями и 12 собаками. Все так и произошло в полном согласии с предварительным расчетом, но только норвежцы вернулись на это место на восемь дней раньше.

Ровно через месяц по оставлении Фрамхейма норвежцы находились уже на высоте 3000 метров над уровнем моря. Здесь были убиты 24 собаки (лагерной стоянке было присвоено название „Бойни"). Экспедиция очутилась на высоком горном плато, с которого сползали гигантские ледники, по всем направлениям прорезанные бездонными трещинами. Плато замыкалось грандиозной горной цепью, отдельные вершины которой достигали 4000 метров в высоту.

На протяжении нескольких дней путешественники шли по опасной пересеченной местности то при страшной пурге и в мороз, то при густом тумане, не видя ничего перед собой. Названия, данные Амундсеном разным местностям на участке пути от 86° до 87°: „Чортов ледник", „Врата ада", „Чортов танцевальный зал", показывают, какие воспоминания связаны у исследователей с этой областью.

Наконец, 3 декабря на 87° 51′ был достигнут наивысший пункт плато 3275 метров. Отсюда путь к полюсу пролегал по ровной, слегка пологой местности, где скорость продвижения была до 40 км за переход. Еще через пять дней была пройдена самая южная точка, до которой доходил Шеклтон: 88° 23′ ю. ш. Это событие было отмечено поднятием на санях норвежского флага и несколькими прочувствованными словами в честь отважных англичан.

На 88° 25′ ю. ш. был оставлен последний склад. Экспедиция быстро приближалась к своей цели: еще несколько дней, и южный полюс будет достигнут. Норвежцы сильно нервничали: а вдруг Скотт уже побывал там? Но никаких причин к беспокойству не было. 12 декабря наблюдение дало 89° 15′ ю. ш., 13 декабря — 89° 30′. Погода была отличная, тихая, и солнце ярко светило. 14 декабря полуденное наблюдение показало, что экспедиция находится на 89° 37′ ю. ш., а к вечеру норвежцы остановились лагерем на 89° 45′ ю. ш. До полюса было всего 15 миль или 28 километров. В этот вечер в палатке царило приподнятое настроение: завтра произойдет великое событие!

Утром 15 декабря 1911 года[1] была великолепная погода. К полудню экспедиция дошла до 89° 53′ ю. ш. Остававшееся до полюса расстояние решено было пройти „одним махом". В три часа дня все каюры, внимательно отсчитывавшие пройденный путь по одометрам, одновременно крикнули: „Стой"!

Цель была достигнута. Норвежцы стояли на южном полюсе земли!

Но местоположение полюса было определено только „по счислению", т.-е. на основе показаний счетчика, с учетом изменений курса от последнего пункта астрономической обсервации. Поэтому Амундсен произвел в полночь (солнце было над горизонтом круглые сутки) астрономическое наблюдение, давшее 89° 56′. Для проверки полученных данных на другой день было произведено 12 наблюдений через каждый час. Такие же

[1] В действительности это было 14 декабря, так как в описании Амундсена все даты после прихода „Фрама" к барьеру 14 января указываются на день позже, ибо при переходе 180-го меридиана с запада на восток, как плыли норвежцы (линии воскресенье — понедельник), это обстоятельство не было учтено, и тот день не был сосчитан дважды.

наблюдения, но уже в течение полных суток и тоже через каждый час, были сделаны и на третий день. После этого Амундсен и его спутники прошли еще 10 км по прежнему курсу. Кроме того, для пущей уверенности отдельными участниками похода были предприняты небольшие экскурсии в разные стороны. Теперь уж можно было считать, что географический южный полюс действительно достигнут. Здесь была поставлена небольшая палатка и на ней подняты норвежский флаг и вымпел „Фрама".

В ночь на 19 декабря Амундсен покинул место лагерной стоянки на полюсе и с двумя санями и 16 собаками двинулся в обратный путь, который протекал значительно быстрее и легче. На дневной переход тратилось всего 5—6 часов, и все остальное время путешественники отдыхали. В среднем норвежцы делали 25 км в сутки на пути к полюсу и 36 км на обратном пути.

26 января 1912 года в четыре часа утра — точно в день, намеченный по плану,— норвежцы прибыли к дверям Фрамхейма на двух санях и одиннадцати собаках. Поход к южному полюсу и обратно продолжался 99 суток. За это время было пройдено в труднейших условиях около 3000 км. Через четыре дня „Фрам", прибывший в Китовую бухту еще 9 января, покинул базу со всеми зимовщиками и направился в порт Хобарт в Тасмании, куда и прибыл 7 марта.

Подробный анализ экспедиции Амундсена к южному полюсу показывает, что этот поход был быстрым продвижением „ударного" отряда, прекрасно организованного, отлично снабженного и великолепно натренированного. Спутниками Амундсена были не ученые, а люди „привычные к работам на морозе и опытные в управлении собачьими упряжками". Сосредоточив на своих заранее подготовленных складах значительные запасы провианта и горючего, взяв достаточное количество пищи и топлива с собой на санях, отобрав лучших собак, Амундсен сконцентрировал все силы и средства для нанесения скорейшего и решительного удара и достиг блестящих результатов.

Но с теми силами и средствами, которые были в распоряжении Амундсена, он мог бы сделать гораздо больше в области географического исследования, и полюсная партия собрала бы ценнейший научный материал, будь в ее составе хоть один ученый. Во время пути к своей цели Амундсен думал лишь об одном: как бы его не опередили англичане. И, кроме того, он постоянно стремился к точному соблюдению всех сроков, установленных планом. Поэтому иногда он умышленно делал длительные остановки (на обратном пути), чтобы только доказать правильность своих теоретических расчетов и подсчетов, сделанных еще в Норвегии. Таким образом норвежцы могли сделать то же самое в более короткий срок (или при меньшем количестве пищи и собак), или же при том количестве того и другого, какое у них было, сделать гораздо больше. За весь свой поход норвежцы не только ни в чем не нуждались, но даже всегда располагали излишками, иной раз даже значительными.

Блестящая, изумительно организованная и проведенная экспедиция Амундсена, которой нельзя не восхищаться, оказалась для науки малоценной. Правда, им было сделано много весьма

важных географических открытий, но все они сделаны „наспех", „начерно". Определенная Амундсеном точка в действительности находится на 89° 58′ 30″ ю. ш., т. е. полюс расположен на 1,5 мили южнее. Конечно, это нисколько не умаляет подвига знаменитого исследователя и его спутников! Пири не дошел значительно больше до истинного северного полюса, как это показал анализ наблюдений, однако честь открытия полюса признается за Пири.

Экспедиция Амундсена дала очень много для характеристики Антарктики „в первом приближении". Его описание — даже и поверхностное — области, примыкающей к южному полюсу, антарктического плато и ледяного барьера является очень полезным пособием для всякого исследователя, собирающегося предпринять антарктическое путешествие. Зато как попытка к ознакомлению с южной полярной областью, как стремительный натиск на полюс с единственной целью его достижения, путешествие Амундсена заслуживает величайшей похвалы, и в этом смысле нужно со всей определенностью заявить, что норвежский поход к полюсу был безупречен во всех отношениях.

ТРАГЕДИЯ СКОТТА

Иной была судьба „второй и последней антарктической экспедиции Роберта Скотта". Мы уже упоминали о том, что в сентябре 1909 года Скотт выступил с планом новой экспедиции в Антарктику. Целью ее было: достижение южного полюса и дальнейшее научное исследование области моря Росса с двумя базами — на Земле Эдуарда VII и в заливе Мак-Мурдо. Королевское Географическое Общество в Лондоне обещало оказать Скотту посильную поддержку, но отметило, что достижение полюса, до которого после похода Шеклтона остается пройти всего сто миль, не вызывает особого научного интереса, и потому Общество не сможет способствовать экспедиции, ставящей себе только такую задачу.

В результате поход к полюсу был включен в программу только в виде приманки для возбуждения интереса к экспедиции в широких общественных кругах, от которых ожидалась финансовая помощь. Но все внимание Скотта было обращено на разрешение ряда научных проблем.

Однако нам кажется, что здесь, как и при организации экспедиции „Фрама", научная часть программы выставлялась на первый план скорее для отвода глаз буржуазной „публике", всегда старательно делающей вид, что ее чрезвычайно занимают научные вопросы. В действительности же достижение южного полюса раньше, чем до него дойдут экспедиции каких-либо других стран, было одной из важнейших задач, взятых на себя Скоттом.

В распоряжение Скотта было предоставлено зверобойное судно „Терра Нова", входившее в состав Второй Спасательной экспедиции, посланной в 1904 году на помощь „Дисковери". Научную часть экспедиции возглавлял доктор Уилсон, участник плавания „Дисковери". В числе научных сотрудников были доктор Симсон, ныне директор Британского Метеорологического бюро, два биолога, три геолога и фотограф-художник Понтинг. Капитан Отс и Черри-Гаррард участвовали в экспедиции не только

как рядовые сотрудники, но и как жертвователи,— они внесли из своих личных средств на покрытие ее расходов по тысяче фунтов стерлингов каждый. По своему составу в научном отношении экспедиция Скотта стояла несравненно выше норвежской.

„Терра Нова“ покинула Лондон 1 июня 1910 года, на два месяца раньше намеченного срока, так как Скотт хотел использовать время до наступления антарктической зимы для организации вспомогательных складов на пути к полюсу.



Зимовка экспедиции Скотта у мыса Эванса

Командир „Терра Нова“ лейтенант Эванс (ныне контр-адмирал), уже побывавший в Антарктике на „Морнинге“, был заместителем начальника экспедиции. 15 августа „Терра Нова“ прибыла в Капштадт, где Скотт догнал ее и присоединился к экспедиции, а затем вышла в плавание к берегам Австралии, достигнув Мельбурна 15 октября. Здесь Скотт получил следующую телеграмму от Амундсена:

„Позволяю себе осведомить вас, что иду в Антарктику“.

Скотт остался в Австралии, чтобы попробовать собрать там немного денег, а тем временем Эванс повел „Терра Нова“ в Новую Зеландию, где должно было быть закончено снаряжение экспедиции. 26 ноября экспедиция вышла из Литтлтона, погрузив там 760 тонн угля, 19 пони, 30 упряжных собак и трое моторных саней.

Во время своего плавания от берегов Новой Зеландии до первых ледяных полей „Терра Нова“ была сильно потрепана жестоким штормом. „Она была очень перегружена, как это обычно бывает с большей частью экспедиционных судов,— пишет один

английский автор,— здорово текла, как все деревянные суда при большом волнении, и когда помпы на ней засорялись, что бывало постоянно, то судну грозила опасность перевернуться". Однако экспедиция благополучно добралась до сплошных льдов на 65° 8′ ю. ш. и 177° 71′ з. д., сквозь которые „Терра Нова" и пробивалась до 30 декабря, потратив 20 дней на прохождение пояса льдов в 370 миль ширины. 2 января 1911 года за двенадцать дней до Амундсена Скотт увидел на расстоянии 115 миль от „Терра Нова" очертания горы Эребус. На следующий день судно приблизилось к мысу Крозье, где Скотт, после получения телеграммы Амундсена, надеялся устроить свою главную базу. Но из-за сильного волнения там не удалось высадиться. Поэтому Скотт вошел в пролив Мак-Мурдо, где и остановился на зимовку у мыса Эванс на 77° 49′ ю. ш. в 7 милях к югу от мыса Ройдс.

По окончании разгрузки „Терра Нова", Скотт приступил к устройству вспомогательных складов, намереваясь оставить свой главный склад на 80° ю. ш. Однако сильные морозы и плохое состояние транспорта,— моторные сани не годились для перевозок, а пони очень быстро уставали,— не дали возможности произвести заброску грузов на такое большое расстояние. Пришлось ограничиться устройством склада в 30 милях от места старой зимовки Скотта (склад „Корнер Кемп"), склада у утеса Минны в 50 милях к югу от „Корнер Кемп", приблизительно на 79° ю. ш., и склада на 79° 28′,5 ю. ш. и 170° в. д. Этот склад был самым большим, и здесь была оставлена одна тонна продовольствия, поэтому во всех описаниях похода Скотта он называется „Однотонным". „Однотонный" склад находился в 130 милях от старой зимовки Скотта и в 160 — от мыса Эванс и был устроен на ледяной поверхности барьера; с этого места землю было видно только в хорошую погоду. Таким образом не только место зимовки Скотта находилось дальше от полюса, чем зимовка норвежцев, но и его основной склад был расположен на 31,5 милю севернее, чем главный склад Амундсена на 80° ю. ш.

Вернувшись из похода для устройства складов, Скотт получил известие о прибытии Амундсена в Китовую бухту.

Зима прошла вполне благополучно, за работой время бежало незаметно. С первых чисел августа началась подготовка к походу на полюс. Когда „Терра Нова" посетила стоянку норвежцев, Амундсен не решился критиковать методы и намерения Скотта (в той их части, которая была ему известна), но посоветовал англичанам не пользоваться во время их похода ни лошадьми, ни моторными санями и даже предложил половину своих ездовых собак. Ни советами его, ни предложением англичане не воспользовались. Скотт отличался каким-то странным пренебрежением к собакам, хотя многие из его сотоварищей не разделяли мнения своего начальника. Впрочем, у Скотта были собаки, и ими участники экспедиции не раз пользовались, и даже очень успешно, во время разных санных поездок. Что же касается моторных саней, то их время тогда еще не пришло. Только с появлением аэросаней, а затем вездеходов этот род механического транспорта начинает более или менее удачно применяться в полярных странах. Об использовании его в Арктике уже упоминалось при описании экспедиций последнего времени.

Скотт вышел в свой поход к южному полюсу 1 ноября — на двенадцать дней позднее норвежцев. С ним было 15 человек, двое моторных саней, две собачьих упряжки и 10 пони. Это напоминало „пеструю флотилию разнокалиберных судов, обладающих самой различной скоростью“. Моторные сани были посланы вперед для заброски части груза, а собачьи упряжки и две вспомогательных партии сопровождали главную партию, состоявшую, как и отряд Амундсена, из пяти человек: самого Скотта, доктора Уилсона, капитана Отса, лейтенанта Боуэрса и унтер-офицера Эванса. Такой метод продвижения был совершенно необходим, потому что Скотту не удалось устроить заранее цепь вспомогательных складов по пути к полюсу, а после выхода с базы он уже не мог больше рассчитывать на пополнение своих запасов. Нигде, „кроме снега для получения воды“, ничего не было, а животная жизнь на ледяном барьере и на антарктическом плато отсутствует. Поэтому часть провианта для полюсной партии везли на собаках и на санях двух вспомогательных партий, заданием которых было устройство складов продовольствия по мере продвижения экспедиции на юг. Такие склады были оставлены на 80°, 81° 35′, 82° 47′ и немного южнее 84° 30′, 85° 7′, 86° 56′, 88° 29′ и 89° 27′. Последние два склада оставлялись самой главной партией, шедшей к тому времени уже без всякого сопровождения.

Вспомогательные партии должны были покидать полюсный отряд с таким расчетом, чтобы им могло хватить продовольствия на их обратный путь, — после того как „излишки“ сверх этого будут оставлены на складах. Моторные сани сдали очень быстро. Они шли довольно хорошо только по глубокому снегу, но, в общем, будучи совершенно неприспособлены к суровому климату, работали неудовлетворительно. Вскоре они были оставлены обслуживающим персоналом, который по инструкции продолжал свой путь пешком, таща за собою сани с грузом. 24 ноября моторная команда покинула главную партию и повернула обратно.

Каюры обеих собачьих упряжек сопровождали экспедицию до склада на нижней части ледника Бэрдмора и расстались со Скоттом 11 декабря между 83° и 84° ю. ш. Работали собаки великолепно и были очень полезны, но, к сожалению, Скотт не использовал всех возможностей собачьего транспорта и даже не взял с собой в поход всех упряжек.

С 11 декабря, т. е. через шесть недель после ухода с базы, — за тот же срок норвежцы прошли на три градуса южнее, — экспедиция продвигалась на юг в составе трех саней, в которые впрягалось по четыре человека. Никакой иной „упряжной“ силы у англичан к тому времени не было. Все десять пони давно уже вышли из строя, были перестреляны и обращены в пищу.

Через десять дней одна вспомогательная партия в составе четырех человек повернула обратно с 85° 7′ ю. ш. Еще через две недели — 4 января 1912 года — Скотта покинула и вторая вспомогательная партия в составе трех человек. Скотт и его четверо спутников остались теперь одни. До полюса надо было еще итти 150 миль или 278 км. Это расстояние было пройдено в две недели.

Отметим, что между 30 и 31 декабря 1911 года англичане и норвежцы (в то время уже возвращавшиеся с полюса) находились приблизительно на одной широте — 86° 50′ ю., и их отделяло друг от друга каких-нибудь сто миль или 185 км.

Уже в эту пору участники похода шли с большим трудом, потому что им самим приходилось тащить сани, а такая работа — вообще очень тяжелая при плохом насте — быстро выматывает силы в высокогорной области, где более разреженный воздух предъявляет повышенные требования к человеческому организму.

„Сняли лыжи и поплелись пешком,— пишет Скотт в дневнике 6 января.— Местами ужасно тяжело... Высота 3000 метров, температура —32° Ц“.

Для облегчения саней партия дважды сгружает часть провианта, оставляя его на складах, и от последнего склада идет к полюсу всего с семидневным запасом пищи. Амундсен от своего последнего склада, правда, расположенного на целый градус севернее, шел к полюсу с месячным запасом, и, кроме того, все его путевые склады были снабжены богаче, не говоря уж о том, что у него была постоянная возможность подкармливать и людей и животных свежим мясом. Свое снаряжение и продовольствие Амундсен вез от „Бойни“ на трех санях, запряженных 18 собаками, тогда как у Скотта все его имущество помещалось на одних санях, и их везли на себе люди.

10 января Скотт пишет: „Всего 85 миль до полюса, но, как видно, и туда и оттуда потребуется отчаянное напряжение сил; все же мы подвигаемся, и это уже хорошо“.

В этих словах слышится трагическая нота. Экспедиция еще не дошла до цели своих стремлений, а между тем силы ее участников, повидимому, уже падают. Надо как следует кормить людей,— количество пищи вполне достаточное для людей, идущих рядом с санями, а тем более бегущих за ними на лыжах, прицепившись к задку саней, недостаточно для людей, волокущих за собой большие тяжести.

Двадцать семь миль до полюса... Теперь уж должны дойти! Остаются всего каких-нибудь два перехода. „Дело, можно сказать, верное, и единственная грозная возможность — это если опередил нас норвежский флаг!“ — записывает Скотт 15 января свои опасения в дневнике. Люди напрягают последние силы... С таким невероятным трудом подвигаются они вперед, а ведь надо будет еще возвращаться! Скотт не раз заносит в свой дневник, что люди зябнут, что они начинают плохо переносить холод. Сказываются результаты недоедания, плохого питания, недостатка жиров. Конечно, тут ничем не помочь, раз увеличить паек и улучшить его нечем. Но важен еще фактор душевного состояния, нервного подъема, хотя бы на самый короткий срок. И потому блестящий успех, сознание, что они пришли к цели первыми, может влить в сердца новую энергию, дать свежую силу измученному и иззябшему телу...

Однако, будущее не сулило англичанам ничего хорошего. 16 января днем партия увидела впереди какую-то черную точку: то был флаг, привязанный к санному полозу. Кругом были следы саней, лыж и многочисленных собачьих лап.

— „Вся история, как на ладони: норвежцы нас опередили и первые достигли полюса. Ужасное разочарование, и мне больно за моих верных товарищей. Завтра надо идти дальше к полюсу, а затем спешить домой... Конец всем нашим мечтам, печальное будет возвращение. Очевидно, мы идем под гору, и очевидно также, что норвежцы нашли более легкий путь",— так в отчаянии пишет Скотт 16 января.

Взволнованный, раздраженный, он даже забывает свои собственные слова. В октябре 1911 года он писал в одном из писем в Англию: „Если Амундсену суждено добраться до полюса, то он должен дойти туда раньше нас, потому что будет



Норвежская палатка на южном полюсе (снимок Скотта)

двигаться быстро с собаками и непременно выступит рано. Поэтому я давно решил поступать совершенно так, как будто его нет на свете. Бег с ним вперегонки расстроил бы весь мой план; к тому же не за тем, как будто, мы сюда пришли".

Теперь досада, горечь, сознание чрезвычайно тяжелого положения, в котором оказались англичане, ослепляют Скотта, мешают ему воздать своему сопернику должное. Тщательный анализ пути Амундсена и пути Скотта и условий, в которых протекали их походы, показывает со всей очевидностью, что норвежский путь был и труднее и опаснее, а подъем на плато круче, чем у англичан. Правда, путь Амундсена был на 11 процентов короче пути Скотта, но зато англичане шли по уже известной и нанесенной на карту дороге, тогда как норвежцы продвигались вперед по совершенно неведомой области. Кроме того, условия местности, по которой шла партия Скотта, были благоприятнее. В общем итоге, далеко не легкий путь англичан все же был менее труден, чем путь норвежской экспедиции.

Существует очень распространенное мнение, что погода благоприятствовала Амундсену и была очень неблагосклонна к Скотту. Быть может, оно основывается на записях в дневнике английского исследователя, который неизменно — в особенности на обратном пути — указывает на различные помехи, задерживавшие продвижение партии: мороз, пургу, сильные ветры... Но это мнение не подтверждается фактами: анализ метеорологических условий, сопровождавших походы Амундсена и Скотта, показал значительный перевес дней хорошей погоды у Скотта. Жалобы же его на постоянное ненастье и ссылки на дурную погоду объясняются очень просто: то, что не замечалось упитанными людьми, не истощавшими своих сил, отражалось на людях измученных, тащивших на себе тяжелые грузы, недоедавших и недосыпавших, постоянно зябнувших и потому болезненно переносивших всякое резкое ухудшение погоды.

Достижение желанной цели не только не подбодрило усталых людей, но, казалось, лишило их даже уверенности в благополучном возвращении.

„Что это за ужасное место,— восклицает Скотт, — и каково для нас сознание, что мы за все наши труды даже не вознаграждены ожидаемым торжеством! Конечно, много значит и то, что мы вообще сюда дошли... Побежим домой; отчаянная будет борьба. Спрашивается, удастся ли?."

Проведя на полюсе полтора дня, 18 января 1912 года англичане двинулись в обратный путь.

„Итак, мы повернулись спиной к цели своих честолюбивых стремлений, и перед нами 800 миль (1300 км) неустанного пешего хождения с грузом. Прощайте, золотые грезы!"— такими словами заканчивает Скотт описание своего пребывания на полюсе. Теперь начинается страшный обратный путь.

Все труднее тащить сани, но англичане еще справляются с ними и делают довольно большие переходы: помогает парус, поставленный на санях. Запасов пищи хватает как раз на путь от склада до склада. Никаких излишков провианта нет. Стоит только пройти мимо очередного склада, и положение экспедиции будет отчаянным. В первых числах февраля, вблизи 85-й параллели, трое из пятерых исследователей уже начинают сдавать: у одного поморожены руки, у другого — ноги. Скотт разбил себе плечо.

Первым выбывает из строя самый здоровый и сильный участник похода — унтер-офицер Эванс. Результаты недоедания, а следовательно и быстрого переутомления, прежде всего сказываются на нем. Он едва тащится за санями, состояние его с каждым днем ухудшается. Еще несколько переходов,—и Эванс погибает...

За месяц партия продвинулась за 84-ю параллель, пройдя половину обратного пути. За такой же срок норвежцы достигли 81° 30′, делая ежедневно продолжительные остановки, чего не могли позволить себе англичане: призрак голодной смерти гнал их все вперед и вперед. Быстро надвигается осень, а итти еще далеко. Скотт знает по своему прежнему опыту, что условия погоды на ледяном барьере скоро резко ухудшатся. Пока погода еще хорошая, ясная,— полное безветрие, но очень холодно: —36 —40 градусов мороза.

2 марта Скотт доходит до склада на 81° 35′ ю. ш. Здесь он находит „скудный запас горючего“, которого едва хватит на 115 км пути до следующего склада. Между тем оказалось, что у капитана Отса сильно отморожены пальцы ног. К тому же термометр показывает —40° Ц. Ясно, что при таком положении больших переходов не сделать. Впереди очень мрачно, с каждым днем дела идут все хуже и хуже. При такой тяжелой, изнурительной работе, при постоянной борьбе организма с лютыми морозами нужны усиленное питание и отдых в тепле. Но топливо на исходе, а продовольствия осталось на несколько дней. 5 марта англичане ложатся спать, поужинав чашкой какао и замороженным, едва подогретым пеммиканом.

Силы людей быстро падают. Все мерзнут уже на ходу и вообще чувствуют себя отвратительно, хотя и стараются сохранять внешнее спокойствие. 9 марта экспедиция доходит до склада, оставленного за 81-й параллелью. Провизии и топлива и здесь мало. Отс близок к концу. Он „мужественный человек и понимает положение“, но все же просит у товарищей совета, как ему быть. Товарищи уговаривают Отса итти, пока у него хватает сил. Скотт приказывает доктору Уилсону выдать всем яд из походной аптечки.

„Жизнь наша — чистая трагедия“, — пишет Скотт 16 или 17 марта („потерял счет числам“, — объясняет он свою неточность). Отс, в течение нескольких недель переносивший без жалоб жесточайшие страдания, решил сам положить им конец. Проснувшись утром, он сказал товарищам: „Пойду, пройдусь. Может быть, нескоро вернусь!..“

Через несколько времени трое последних участников похода снялись с лагеря. До Однотонного склада остается 21 миля (34 км), но Скотт сознает, что им едва ли удастся дойти... „До конца несомненно недалеко... Мы теперь мерзнем на ходу и во всякое время... Подвигаемся ужасно медленно... Дневники и пр. найдут при нас или на санях“, — вот какие записи вносит он теперь в свой дневник.

Еле-еле дотащились англичане до 11-й мили от склада, но тут их на трое суток задержала сильнейшая пурга.

Страшно читать последние строки дневника Скотта. Они просты, кратки, сухи, но это один из тех „человеческих документов“, которым суждено пережить века.

„... пищи осталось на раз или два, — должно быть, конец близок. Решили дождаться его, пойдем до склада, с вещами или без них, и умрем по дороге“.

Но 29 марта, на восьмые сутки после того, как партия была задержана пургой, англичане были еще живы. Скотт пишет в этот день: „Двадцатого у нас было горючего на две чашки чая на каждого и сухой пищи на два дня. Каждый день мы были готовы итти, — а до склада всего 11 миль, — но нет возможности выйти из палатки: так снег несет и крутит. Не думаю, чтобы мы теперь могли еще на что-либо надеяться. Выдержим до конца, но мы, понятно, все слабеем, и конец не может быть далек. Жаль, но я не думаю, чтобы я был в состоянии еще писать. Последняя запись — ради бога не оставьте наших близких“.

Так погибли и последние трое участников английской экспедиции Скотта. Восемь месяцев спустя трупы их были найдены спасательной экспедицией на 79° 50′ ю. ш.

Причины катастрофы сам Скотт пытался объяснить в своем „Послании к обществу“, которое было написано им в последние дни. Не останавливаясь на главном — на своей организационной ошибке: странном пренебрежении к собачьему транспорту и неправильном и неполном использовании его, — Скотт объясняет несчастье „невезением во всех рисках“ и в последние, самые страшные минуты своей угасающей жизни громко заявляет, что у него все „было продумано в совершенстве“.

Смерть Скотта и его товарищей была встречена в Англии с большой скорбью. Скотт гордился своей страной и умер за нее. Но английская империалистская политика, английский шовинизм наложили свой отпечаток на весь внутренний облик Скотта. Он не только сын своей страны, но и дитя своего класса, и его мировоззрение — это мировоззрение правящих кругов Англии. Достаточно только прочитать, как Скотт говорит о своих товарищах офицерах британского военного флота, и как он отзывается о своих спутниках простых матросах. Он уважает и тех и других за доблесть, за проявляемые ими мужество и отвагу, но все-таки матросы для него „люди“, „нижние чины“. Они и помещаются отдельно от офицеров и получают не ту пищу, которой кормят — даже на зимовке — офицеров. Правда, в трагические моменты эта социальная разница стирается, и Скотт не отличает унтер-офицера Эванса от других своих спутников. Однако для этого понадобилось, чтобы сама смерть заглянула ему в лицо.

И все же поведение начальника полюсной партии и ее участников, людей отважных и благородных, выше всяких похвал. Поэтому даже мы, люди другого класса, других убеждений и воззрений, не можем не удивляться тому непреклонному мужеству, которое было проявлено Скоттом и его четырьмя товарищами, не можем не преклониться перед их силой духа в самые страшные, в самые трагические моменты экспедиции.

Для английского общества катастрофа, постигшая Скотта, произошла не в последние дни марта 1912 года. Начало ее относится к тому дню, когда на южном полюсе был водружен „бедный обиженный английский флаг“. Гибель Скотта не расценивалась бы в Англии как „поражение наголову“, дойди англичане до полюса раньше норвежцев. Потом они могли бы даже и погибнуть! Но теперь надо было найти виновников несчастья, и потому вполне естественно, что многие в Англии обрушились на Амундсена. Это он „загнал“ своего соперника!

Сам Скотт нигде и ни в чем не упрекает норвежцев, нигде не осуждает Амундсена и не называет его виновником своей гибели. Ошибкой было превратить собачьи упряжки во вспомогательное средство, а людей — во вьючных животных. Сколько бы Скотт ни взял с собой продовольствия и топлива, они все равно не спасли бы англичан при данной обстановке и при транспортных возможностях экспедиции: чем тяжелее были бы сани, тем скорее люди выбились бы из сил. Скотт и его това-

рищи дошли до 11-й мили, может быть, лишь потому, что двое их спутников уже погибли раньше,— получился какой-то излишек продовольствия.

И еще: при столкновении двух систем — аристократической Англии, представителем которой был Скотт, и демократической Норвегии, представителем которой был Амундсен, победила последняя, потому что все участники норвежской экспедиции не боялись и не презирали черного труда, потому что Амундсен не делил своих спутников на „черную“ и „белую“ кость, потому что его товарищи всегда разделяли вместе с ним и стол, и кров, и горе, и радости.

Возвращение на базу всех вспомогательных партий, сопровождавших полюсную, могло бы быть предметом отдельных описаний: столько приключений было пережито участниками, и столько опасностей и лишений они перенесли. Последняя вспомогательная партия, покинувшая Скотта на 87° 34′ ю. ш., совершила поход не менее тяжелый и трудный и не менее замечательный, чем поход Шеклтона в 1909 году, и едва не погибла в нескольких десятках миль от базы. Недостаток места не позволяет остановиться на этом, как и на описании деятельности всех других партий, остававшихся на базе или занимавшихся обследованием ближайших к зимовке областей и тоже переживших очень много лишений и невзгод. Обычные для полярных путешествий трудности и заботы, недоедание и болезни с английской методичностью (а, может, для развлеченья) скрашивались аккуратным отправлением церковных служб по воскресеньям да чтением библии. Приходится оставить без описания и деятельность спасательной экспедиции, отыскавшей 12 ноября 1912 года палатку Скотта с трупами всех трех участников полюсной партии.

„Терра Нова“ проводила зиму 1911 и 1912 гг. в Новой Зеландии, возвращаясь на лето в пролив Мак-Мурдо. В одно из плаваний судна была открыта Земля Отса к северо-западу от Южной Земли Виктории. Главная база Скотта была ликвидирована в январе 1913 года, и в средине февраля того же года все участники экспедиции прибыли в Новую Зеландию.

Предсмертный вопль Скотта о помощи близким не остался неуслышанным. Слухи о том, что семьи погибших не были обеспечены, совершенно вздорны. В Англии за короткое время были собраны огромные суммы, что позволило не только назначить крупные пенсии ближайшим неимущим родственникам погибших, но и учредить на остаток денег Научно-исследовательский полярный институт имени Роберта Скотта в Кембридже. Этот институт ведет большую работу по оказанию всяческого содействия организаторам арктических и антарктических экспедиций.

ЯПОНСКИЕ ПОПЫТКИ И ПЛАВАНИЕ „ДЕЙЧЛАНД“

Вероятно опьяненная успехами 1904—1905 гг., Япония тоже пожелала принять участие в исследовании полярных стран, чтобы не отставать ни в чем от великих держав. Только этим можно объяснить посылку в 1910 году экспедиции в Антарктику

на „Кайнан Мару“ под начальством лейтенанта Ширазе. Если бы японцев интересовало полярное исследование как таковое, они могли бы с большей пользой для себя и для науки изучать арктические области.

„Кайнан Мару“ не удалось достигнуть цели своего плавания — моря Росса, и в мае 1911 года экспедиция вернулась домой, ничего не свершив.

На следующий год Ширазе благополучно прибыл в Китовую бухту, еще застав там амундсеновский „Фрам“. „Кайнан Мару“ ошвартовался у ледяного барьера, и японцы, к полному недоумению команды „Фрама“, занялись беспощадным истреблением тюленей и пингвинов. 16 января небольшая санная партия выступила в поход в юго-восточном направлении и прошла в глубь барьера 150 миль, достигнув 80° 05′ ю. ш. и 156° 27′ з. д. На этом вся научно-исследовательская деятельность японцев закончилась, и „Кайнан Мару“ ушел в Японию.

Немецкая экспедиция Вильгельма Фильхнера на судне „Дейчланд“ занималась в 1911—1912 гг. исследованием моря Ведделя. По первоначальному плану Фильхнера предполагалось организовать большую экспедицию на двух судах с тем, чтобы одно постаралось проникнуть как можно дальше в море Ведделя, произвести там высадку и затем организовать санный поход к южному полюсу. Вторая экспедиция должна была войти в море Росса и, высадившись где-нибудь на ледяном барьере, послать санную партию навстречу партии, идущей к полюсу.

Из-за недостатка денежных средств пришлось значительно урезать программу намеченных работ и организовать только одну экспедицию, для целей которой был приобретен норвежский парусник „Бьорн“, переименованный потом в „Дейчланд“ и снабженный вспомогательной паровой машиной. В экспедиции участвовало тридцать пять человек, в том числе семь научных сотрудников. Кроме манчжурских пони — излюбленного транспортного средства антарктических исследователей этого периода — были взяты и гренландские собаки. Для пополнения запасов провизии Фильхнер погрузил в Южной Георгии двух быков, двух баранов и двух свиней. Таким образом впервые в истории исследования антарктический круг был пересечен целым скотным двором!

Покинув Южную Георгию в конце 1911 года, „Дейчланд“ 17 декабря вошло в сильно сплоченные льды, которые несколько разредились лишь во второй половине января 1912 года, что и дало возможность экспедиции быстро продвинуться на юг. 29 января была пройдена самая южная точка, достигнутая Ведделем, а на следующий день на юго-востоке была замечена какая-то земля. Земля эта, составляющая продолжение Земли Коутса и открытой позднее Шеклтоном Земли Кэрда, была названа Фильхнером Землей Леопольда. На 77° 45′ ю. ш. „Дейчланд“ подошло к ледяному барьеру, достигавшему здесь высоты около 18—20 метров. В барьере была небольшая бухта, названная бухтой Фазеля, в честь капитана „Дейчланд“, и очень напоминавшая Китовую бухту в море Росса. Фильхнер назвал ледяной барьер Барьером Вильгельма II, но это название по желанию Вильгельма было изменено, и барьер называется Барьером Фильхнера.

Начальник экспедиции решил зазимовать в бухте Фазеля и приступил к высадке людей и к выгрузке запасов продовольствия и снаряжения на большую, плоскую ледяную гору, на которую было очень легко высаживаться, и которая, казалось, стояла здесь неподвижно. Работы начались 9 февраля и уже заканчивались 17-го, когда была почти готова и зимовочная хижина.

Но рано утром 18 февраля лед кругом вскрылся, море совершенно очистилось, и океанская зыбь, усиливаемая приливом, яростно обрушилась на кромку ледяного барьера. С грохотом и треском барьер стал крошиться, и вскоре сдвинулась с места и поплыла по воле ветра и течения и ледяная гора, где Фильхнер собирался зимовать. С большим трудом удалось снять с нее людей и большую часть провианта, снаряжения и строительных материалов. На ледяной горе остался только один единственный пассажир — ездовая собака, которую так и не удалось поймать.

Через несколько дней „Дейчланд" подошло к берегу, и Фильхнер оставил здесь два больших склада продовольствия. Но уже в начале марта вокруг судна стал образовываться лед, что заставило Фазеля заговорить о необходимости срочного возвращения. Шестого марта 1912 года „Дейчланд" оказалось затертым льдами, которые вскоре вскрылись и двинулись в море, унося с собой к северу экспедицию.

Дрейф „Дейчланд" продолжался девять месяцев. Зимовка во льдах прошла вполне благополучно, так как экспедиция была хорошо и обильно снабжена всем необходимым. Зимовщики занимались охотой, вели научные наблюдения, совершали санные поездки, даже в самые суровые зимние месяцы. Во время одной из таких поездок санная партия дошла до 70° 27′ ю. ш. и 44° 32′ з. д. в поисках Земли капитана Морелля или Новой Южной Гренландии, якобы виденной там в 1823 году, но ее в этой области не оказалось. Этот поход должен быть назван выдающимся и исключительным по мужеству, проявленному его участниками. Правда, он длился всего восемь дней, но зато был совершен полярной ночью в разгар зимы и притом по льдам, находившимся в постоянном движении. Тем временем экспедиционное судно тоже дрейфовало настолько сильно, что им было пройдено за эту неделю в разных направлениях 37 миль.

В конце ноября 1912 года „Дейчланд" вырвалось изо льдов на свободу на 63° 37′ ю. ш. и 36° 34′ з. д., продрейфовав со льдами 600 миль или 1112 км. 16 декабря судно вышло на чистую воду, проведя среди льдов в общей сложности ровно год и два дня.

Через трое суток экспедиция достигла берегов Южной Георгии. Фильхнер немедленно отправился в Европу, рассчитывая приступить к организации новой антарктической экспедиции, которая могла бы осуществить его первоначальные планы в их полном объеме. Но надвигались грозные события, и „Вторая немецкая антарктическая экспедиция Фильхнера" так и не осуществилась. „Дейчланд" отплыло домой под командой капитана Клинга, так как Фазель умер во время зимовки и был похоронен в море у самого антарктического круга.

В СТРАНЕ ПУРГИ. ЭКСПЕДИЦИЯ Д. МОУСОНА

Начальник седьмой антарктической экспедиции периода 1907—1914 гг. Дуглас Моусон не был новичком в полярном исследовании. Он уже принимал участие в экспедиции Шеклтона на „Нимроде" и совершил санный поход к местоположению южного магнитного полюса. В 1909 году он вернулся домой в Австралию и возобновил свою научно-педагогическую деятельность в университете в Аделаиде. Однако мысль о продолжении работы по исследованию Антарктики не оставляла его, и он занялся разработкой плана организации экспедиции для изучения огромной области Восточной Антарктики от горы Гаусса до мыса Эдэр, протяжением свыше 2000 миль или около 85 градусов по долготе.

В 1910 году он ознакомил со своим проектом Скотта в надежде, что тот найдет возможность высадить его с несколькими спутниками где-нибудь к западу от мыса Эдэр. Скотт одобрил план Моусона, но не мог исполнить его желания и потому предложил ему участие в своей экспедиции в составе полюсной партии. Моусона это никак не устраивало, и он отказался. Ознакомив со своими планами Австралийское ученое общество для содействия науке и заручившись поддержкой Шеклтона и других видных полярных деятелей, он добился от австралийских и великобританского правительств ассигнования значительных денежных средств. Не скупились и частные лица и учреждения. В итоге Моусону удалось собрать полмиллиона рублей золотом.

Из всех восьми антарктических экспедиций рассматриваемого периода экспедиция Дугласа Моусона считается самой значительной и серьезной по богатству собранных ею научных материалов. В ней принимало участие пятнадцать ученых специалистов по разным отраслям науки, и работа велась в четырех основных пунктах: на главной базе (Земля Адели), где была также радиостанция, и откуда в различных направлениях совершались санные поездки, во время которых было пройдено около 2600 миль по неисследованным ранее областям; на западной базе (Земля королевы Мэри), где была научная станция и тоже совершались санные поездки (пройдено около 800 миль); на острове Макквари, где была устроена радиостанция для связи главной базы с Австралией. И, наконец, четвертой станцией было само судно экспедиции — „Аврора", которым командовал капитан Джон Кинг Дэвис. Оставив Лондон 27 июля 1911 года, „Аврора" пришла в Хобарт в начале ноября. „Аврора" была старым зверобойным судном и в 1884 году посылалась на спасение участников американской полярной экспедиции Грили.

Моусон взял с собой сорок девять гренландских собак, аэросани (для испытания их в полярных областях), моторный бот и три радиоустановки. Впервые в истории исследования Антарктики собакам отводилась почетная роль в работах английской полярной экспедиции! Бесспорным нововведением в экспедиционном снаряжении были радиоустановки, которые до сих пор еще не применялись в практике ни арктического, ни

антарктического исследования. Поскольку радиопередатчики того времени не могли работать на далеком расстоянии, Моусон выбрал для промежуточной базы остров Макквари, лежащий в океане в 850 милях к юго-юго-востоку от Тасмании. Для обслуживания радиоустановок и для нужд механического транспорта пришлось взять с собой 30 000 литров горючего.

2 декабря 1911 года „Аврора“ покинула Хобарт и через девять дней достигла берегов острова Макквари, куда два дня спустя прибыла „Тороа“, небольшой пароход, зафрахтованный Моусоном для доставки на остров разных грузов и строительных материалов для устраиваемой там радиостанции.

Оставив на Макквари пять человек — ученых и техников — и отпустив „Тороа“ обратно, Моусон вышел на юг 25 декабря, следуя сперва вдоль 158-го восточного меридиана, и через четверо суток вошел в сплошные льды, отклоняясь к западу от прежнего курса. На 67° ю. ш. и 143° в. д. у мыса Денисон в море Дюрвиля на берегу антарктического континента была устроена главная база, где остались зимовать 18 участников экспедиции в двух просторных хижинах, освещавшихся электричеством. Научные работы начались 1 февраля, причем метеорологические наблюдения производились ежечасно.


Дуглас Моусон

Высадив зимовщиков, капитан Дэвис повел „Аврору“ на запад, идя вдоль покрытых снегом берегов континента. 12 февраля судно оказалось в свободном ото льдов море, названном впоследствии морем Дэвиса. Гигантский ледяной барьер, образовывавший восточную границу этого моря, тянулся на 200 миль с востока на запад и достигал 180 миль в ширину. Моусон назвал его барьером Шеклтона. К югу от того места, где находилась „Аврора“, был замечен берег какой-то земли, названной Землей королевы Мэри. Здесь должна была остаться на зимовку вторая партия, но высадить ее на берег не удалось, и потому станцию построили на барьере Шеклтона, высота которого в этом месте была 25—30 метров.

Главная база Моусона оказалась устроенной в одной из самых неблагополучных по количеству ветреных дней в году областей земного шара. Ветры дули здесь постоянно и главным образом с холодного юга. Сила их была такова, что их нельзя было подвести под обычные нормы принятой в метеорологии шкалы ветров Бофора. Ветром сдувало с берега в море сани со стоявшей на них лодкой. Однажды была сорвана и унесена порывом ветра на 50 метров в сторону крышка с ящика от

аэросаней, весившая 150 кг. Шквалы вздымали столбы измельченного льда и замерзшей морской пены на высоту 100—200 метров. Такие ветры не прекращались иногда месяцами. Разнообразие вносили лишь ураганы, приходившие на смену сильным ветрам, доходившим только до степени бури! Недаром Моусон многозначительно назвал книгу о своей экспедиции „В стране пурги".

Сильнейшие ветры, снежные заносы, низкая температура и зимняя темнота делали жизнь на станции ужасной. Вообще говоря, температура воздуха на Земле Адели была довольно постоянной и обычно держалась на —28° Ц. Средняя температура года за первый год пребывания на станции равнялась —18° Ц. Минимальная температура была: на поверхности моря —34° Ц, и во время санной поездки весной 1912 года —37° Ц. Нередки бывали дни, когда мороз достигал—35° Ц при скорости ветра свыше 160 км в час, т.-е. больше скорости урагана, отмеченного 12 баллами по Бофору!

Постоянные бури очень мешали установке радиомачт, и потому работы, начатые еще в апреле, были закончены только к 1 сентября, когда и были отправлены на остров Макквари первые радиосообщения. Они доходили до этой станции, но сигналы с острова не принимались главной базой, поэтому наладить радиосвязь в первый год зимовки так и не удалось. К тому же в первой половине октября одна из радиомачт была повалена ветром. Из-за ветров же нельзя было предпринимать весной никаких санных поездок. Первая разведочная поездка в сентябре 1912 года едва не кончилась гибелью всех ее участников.

Октябрь был очень неблагополучен в отношении постоянных ветров, и только в ноябре можно было предпринять несколько больших поездок. 8 ноября в поход выступило пять основных партий и одна вспомогательная, по три человека каждая. Лишь партия Моусона была с собаками, все остальные сами тащили сани. Эти партии были следующие:

Восточная береговая партия Мадигана; она обследовала береговую линию на протяжении 270 миль до 150° 12′ в. д., пробыв в отсутствии с 17 ноября 1912 года по 15 января 1913 года, пережив во время своего похода множество лишений и не раз лишь случайно спасаясь от гибели.

Ближневосточная партия Стиллуэла. Расставшись 19 ноября с партией Мадигана, она направилась в северо-восточном направлении на обследование ближайшей к базе области, вернулась на зимовку 27 ноября и снова работала в той же области с 9 декабря до 5 января, нанеся на карту множество мелких островов. Партией была изучена 70-мильная полоса.

Южная или магнитно-полярная партия лейтенанта Бэджа. Начальнику ее было предложено или пройти прямо к югу, или направиться к области южного магнитного полюса, где в 1909 году работали Дэвид и Моусон. Бэдж выбрал последнее и 10 ноября вышел в свой поход, который продолжался два с лишком месяца. За это время партией было обследовано 200 миль неизвестной области. Бэджа сопровождала вспомогательная партия, которая должна была вернуться на базу к концу ноября.

16 декабря наблюдения показали, что Бэдж находится в области южного магнитного полюса. До пункта, достигнутого в 1909 году Дэвидом и Моусоном, было еще 175 миль. Но недостаток пищи помешал дальнейшему продвижению, и партия повернула обратно под 70° 36,5′ ю. ш. и 148° 10′ в. д. В этом пункте магнитная игла прибора отклонялась от вертикали на 16,5 минут, при угле наклонения в 89° 43,5′. Дэвид и Моусон у своего конечного пункта получили соответственно 12 минут и 89° 48′.

И эта партия с большим трудом вернулась на базу, имея при себе в день прибытия на станцию всего лишь несколько сот граммов пищи. За время похода исследователями был поставлен рекорд продвижения на антарктическом континенте без лыж — 67 км за 16 ходовых часов.

Западная партия Бикертона должна была обследовать высокогорную прибрежную область, уже посещенную весной Мадиганом, и испытать на деле аэросани. Эта партия провела в пути 44 дня, пройдя в оба конца 316 миль. Ходовых дней было только 31, так как в остальное время нельзя было итти из-за сильного ветра. Бесснежных дней было всего одиннадцать. Обычно же сильно мело, или же был снегопад, причем снег валил не мягкими хлопьями, а был твердый и сухой, как песок. От него очень болели глаза. Если принять во внимание, что поход совершался в середине лета, и Бикертон не спускался южнее 68-й параллели, то, очевидно, зимние климатические условия в этой области Антарктики просто ужасны! Аэросани, легко везшие около 320 кг, сломались в первый же день похода, пробежав милю в три минуты. Неудачные опыты часто ведут к блестящим победам! Уроком Моусона потом успешно воспользуются Уилкинс и Бэрд.

Наиболее замечательным и, пожалуй, единственным в истории полярных исследований по трагическим событиям, которыми он был отмечен, был Дальневосточный поход Моусона с двумя спутниками, лейтенантом Ниннисом и альпинистом-швейцарцем Мерцом. Во время этого похода было пройдено около 300 миль, причем оба спутника Моусона погибли, а сам начальник экспедиции, оставшийся почти без пищи, провел целый месяц в полном одиночестве!

Партия вышла в поход 10 ноября с тремя собачьими упряжками и направилась на юго-восток, почти непрерывно борясь с сильнейшими ветрами. Моусон намеревался пройти до Земли Отса и затем вернуться на базу. 14 декабря на 69° ю. ш. и 152° в. д. Ниннис провалился в трещину со своей упряжкой и погиб. Вот как рассказывает об этом Моусон:

„... Мерц, бежавший далеко впереди, был в приподнятом настроении духа, что ясно было из отрывков песни, долетавшей по временам до нас. Вскоре после полудня, когда мы шли с таким легким сердцем, случилась ужасная катастрофа. Я заметил, что Мерц остановился на минуту и поднял вверх лыжную палку,— это был сигнал, что что-то необычное было под ногами... Не заметив никакой причины для данного им сигнала, я вскочил на сани, вытащил карманную записную книжку и начал заносить туда наблюдения широты места, сделанные не-

сколько минут тому назад... Однако, согласно нашему обычаю, я крикнул предостережение Ниннису. Ниннис, который находился близко позади меня, шагая рядом со своими санями, очевидно услыхал мое предостережение, потому что, обернувшись назад, я увидел, как он замахнулся на передних собак, словно для того, чтобы заставить их пересечь трещину поперек, а не по диагонали, как переехали мои сани... Позади не слышно было никакого звука, кроме жалобного повизгивания одной из собак, в ответ, как я думал, на удар бича Нинниса... Скоро я снова оглянулся в ответ на беспокойный взгляд Мерца, который, обернувшись назад, остановился... Снежная крышка трещины, которая так мало обеспокоила меня, проломилась. С той стороны к ней подходили следы двух саней (Мерц бежал тогда на лыжах, третьи сани были уже оставлены); по эту сторону следы продолжались только от одних моих саней".

Три часа Моусон и Мерц провели у края бездонной трещины, в которую провалился Ниннис со своими собаками. Несчастный исчез бесследно! Всякие попытки извлечь его из трещины были бесплодны. Во мраке виднелись лишь две собаки да парусиновый мешок с двухнедельным запасом провизии, лежавшие на ледяном выступе. Все бывшие на санях веревки были связаны, но их нехватило до выступа, находившегося на глубине 46 метров. Пришлось отказаться даже от попытки достать из трещины мешок с провиантом. Произнеся надгробное слово над ледяной могилой Нинниса, Моусон вынужден был повернуть обратно.

Возвращение исследователей было тяжелым. Лучшие собаки погибли вместе с Ниннисом, бо̀льшая часть провианта — тоже. У партии оставался только полуторанедельный запас пищи для людей; для собак же ничего не было. Кроме того, на пути вперед не устраивалось ни одного вспомогательного склада, так как Моусон предполагал возвращаться домой иной дорогой, чтобы избежать опасных береговых зон, усеянных трещинами. До базы было 300 миль тяжелого пути без достаточного запаса провианта, без самых нужных предметов снаряжения.

В начале января Мерц заболел дизентерией. Состояние его здоровья быстро ухудшалось, и 7 января он умер. Моусон остался совершенно один в ледяной пустыне... К тому времени у него не было уже и собак. А до базы надо было пройти сто миль! Измученнный и голодный, потащился Моусон дальше, думая только об еде. И во сне он видел пышные пиры, кондитерские, рестораны, груды жирной дымящейся пищи. Так проходил день за днем, принося с собой все новую усталость, все новые опасности. 17 января, когда Моусон тащил за собой сани по глубокому снегу вверх по отвесному склону, вдруг ноги его провалились в трещину. Едва он вылез на твердое место и прошел несколько шагов дальше, как снежный покров под ним снова провалился, и на этот раз Моусон полетел вниз, повиснув на веревках от саней. Мысль о близкой и несомненной гибели не особенно встревожила его. Ему только стало жаль, что он не успел наесться как следует и теперь должен отойти в вечность на голодный желудок. Однако он продолжал висеть, медленно поворачиваясь кругом на веревке. Тогда он решил попробовать выбраться из трещины. На это ушло много времени и сил,

но в конце концов ему удалось подтянуться на руках до края трещины, закинуть ноги на край и вылезти. Очутившись в безопасности, Моусон упал ничком на снег и потерял сознание...

1 февраля он подошел к так называемой Пещере Аладина в 13 милях от зимней станции и в течение шести суток просидел здесь из-за страшной пурги. Наконец 8 февраля ветер стих, и измученный Моусон достиг своей базы. Его спасло то обстоятельство, что 29 января он случайно наткнулся на вспомогательный склад, устроенный всего за шесть часов перед тем его товарищами, обеспокоенными долгим отсутствием своего начальника. Там же была оставлена записка о том, что Амундсен открыл южный полюс, а Скотт остался в Антарктике на вторую зиму (тогда еще не знали, что он погиб).

Когда Моусон в тихую и ясную погоду подходил к зимней станции, взор его упал на какое-то маленькое пятнышко на морской поверхности в северо-западной части горизонта. То было экспедиционное судно „Аврора", покидавшее место зимовки.

Капитан Дэвис, пришедший к мысу Денисон еще 12 января 1913 года, должен был вступить в командование экспедицией в случае, если бы Моусон не вернулся на базу к 15 января. 16 января явилась партия Мадигана, 18-го — западная партия. Дэвис решил ждать возвращения Моусона до 30 января, а затем итти на выручку западной партии Уайльда, оставленной на барьере Шеклтона. Тем временем команда „Авроры" занялась выгрузкой провианта и снаряжения для второй зимовки и постройки более совершенной радиостанции. Тогда же на базу была доставлена 21 собака, которых подарил Амундсен экспедиции Моусона.

Дни ожидания проходили в исключительно тяжелой и опасной обстановке: несколько раз на „Аврору" налетали сильнейшие шквалы, а затем в течение целой недели бушевал ураган (этот же самый ураган задержал Моусона в пещере Аладина). Но ветер прекратился, и Дэвис, вызвав сигналом со станции зимовщиков, приказал им перебираться на „Аврору", — дольше ждать возвращения Моусона было уже невозможно. На базе были сделаны все приготовления ко второй зимовке и оставлено пять человек под начальством Мадигана с приказанием организовать тщательные поиски Моусона. 8 февраля 1913 года „Аврора" покинула мыс Денисон и направилась на запад за Уайлдом и его товарищами. В тот же день капитан Дэвис получил от зимовщиков радиотелеграмму: „Моусон вернулся, Ниннис и Мерц умерли. Немедленно возвращайтесь забрать всех на борт".

Но было уже поздно, — снова разыгралась страшнейшая буря, и подойти к мысу Денисон „Авроре" не удалось. Зная, что партия Моусона — Мадигана находится в безопасности и снабжена всем необходимым, а судьба партии Уайлда неизвестна, Дэвис решил поспешить на помощь западной партии, которая едва ли могла бы провести благополучно вторую зиму на ледяном барьере без содействия „Авроры". Только 23 февраля Дэвис пробрался сквозь льды, непрерывно борясь с бурями среди огромных ледяных гор, к барьеру Шеклтона у места зимовки Уайлда. Восемь черных фигур с лихорадочным волнением ждали у кромки льдов приближения „Авроры". С корабля начали по-

давать им сигналы, но вдруг все восемь фигур бросились в море и исчезли. То были не зимовщики, а пингвины! Однако вскоре появились и настоящие зимовщики.

Зимовка Уайлда и его спутников прошла благополучно, хотя им пришлось испытать немало лишений и страданий и пережить немало опасностей. Особенно тягостными были постоянные ураганы, достигавшие чудовищной силы. За год своего пребывания на барьере Шеклтона зимовщики обследовали около 400 миль береговой полосы Земли королевы Мэри на восток и Земли Вильгельма II на запад от места зимовки, находившейся на 66° 18′ ю. ш. и 95° в. д. и совершили, правда, небольшую, но очень трудную поездку к югу.

Забрав партию Уайлда, Дэвис немедленно покинул барьер Шеклтона, и 15 марта „Аврора" прибыла в Хобарт, где участники экспедиции впервые узнали о гибели Скотта и его спутников.

На основной базе Моусона остались на вторую зиму шесть человек во главе с начальником экспедиции. Станция была обильно снабжена, радиоустановка работала прекрасно, так что зимовщики в общем чувствовали себя неплохо, хотя и без особого удовольствия ждали приближения бурного зимнего сезона.

Прибыв в Тасманию, Дэвис узнал, что все денежные средства экспедиции уже исчерпаны. Не было денег даже на организацию вспомогательной экспедиции на выручку Моусона и его спутников. Повторялась опять все та же исторая: правительство было „бессильно оказать помощь", у научных учреждений и ученых обществ денег не было, частные лица хранили молчание. „Величайшая", „единственная в мире", „замечательная по своей организации", „богатейшая по представленным в ней научным силам" экспедиция очутилась на мели: задания ее как будто бы были выполнены, огромные материалы собраны, но к судьбе ее начальника и его нескольких спутников буржуазное общество оставалось совершенно равнодушным. Сами забрались в какую-то Антарктику, сами и выбирайтесь оттуда, как хотите!

В этом смысле финал экспедиции Моусона являет изумительнейшую картину отношения „широких общественных кругов" в буржуазных странах к науке, к научно-исследовательской деятельности.

Капитану Дэвису пришлось ехать за деньгами в Англию. После унизительных хлопот и стараний раздобыть средства ему удалось, наконец, собрать 8 тысяч фунтов стерлингов (80 тысяч рублей золотом). Из этой суммы только две с половиной тысячи фунтов были собраны по подписке среди частных лиц (и это в Англии, где столько богачей!), причем сто фунтов (тысячу рублей) внесла вдова Скотта. Пять тысяч фунтов дало объединенное австралийское правительство. Только тогда можно было приступить к снаряжению и отправке вспомогательной экспедиции, которая отплыла на той же „Авроре" из Хобарта 19 ноября 1913 года и 13 декабря подошла к мысу Денисон, где зимовщики были взяты на борт судна.

Однако, вместо того, чтобы сразу же направиться в Австралию, Моусон, желая использовать ясную и сравнительно

тихую погоду, предпринял плавание на запад в области Земли королевы Мэри. Обогнув сплошные льды, „Аврора“ вышла на чистую воду немного севернее горы Гаусса и места зимовки немецкой экспедиции Дригальского (1902 г.) и, повернув на восток, достигла замеченного Дригальским с воздушного шара острова, названного теперь островом Дригальского, а затем вышла в море Дэвиса, которое и было обстоятельно обследовано. Лишь по окончании этих работ „Аврора“ покинула воды Антарктики и направилась на северо-восток. 26 февраля 1914 года Моусон прибыл в Австралию. Земля, открытая им к востоку от Земли Адели, была названа Землей Георга V.

ТРАНСАНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ЭРНЕСТА ШЕКЛТОНА

После своего знаменитого похода 1909 года Шеклтон вернулся в Англию национальным героем. Популярность и слава его были чрезвычайны. Он был модным „львом“ в аристократических салонах. Консервативная партия предложила поддержать его кандидатуру при выборах в парламент. Но Шеклтон попрежнему интересовался только Антарктикой. О ней он писал свои книги, пользовавшиеся огромным успехом в Европе и в Америке, об исследовании ее он мечтал, продумывая планы на ближайшее будущее. Правда, в 1911 году он занялся предпринимательством в поисках скорейших путей к личному благополучию и обогащению и принимал участие в деятельности разных акционерных обществ. Однако коммерсант он был плохой, и из его махинаций и спекуляций, которыми он занимался года три, ничего не выходило, вероятно, потому, что он умел подбирать верных и отважных спутников для своих рискованных экспедиций, но не отличал в торгово-промышленных джунглях хищников крупного разряда от хищников мелких и сам тщетно пытался превратиться в хищника!

В истории исследования Антарктики особенно богат событиями 1912 год. В этом году (в хронологическом порядке) Моусон открыл Землю Георга V; Скотт достиг южного полюса; Амундсен вернулся на свою базу после похода на полюс; Фильхнер открыл Землю Леопольда; Дэвис открыл барьер Шеклтона; Уайлд — Землю королевы Мэри; „Фрам“ прибыл в Хобарт и сдал на „Аврору“ собак; „Дейчланд“ замерзло во льдах моря Ведделя; Скотт погиб со своими спутниками; Фильхнер зимовал в море Ведделя, Моусон — у мыса Денисон, часть экспедиции Скотта — у мыса Эванс, другая часть — партия Кэмбла — в заливе Терра Нова, к северу от острова Росса, Уайлд—на барьере Шеклтона; Моусон начал исследование Земли Георга V; спасательная экспедиция нашла трупы Скотта и двух его спутников; „Дейчланд“ вышла изо льдов; погиб Ниннис; партия Бэджа достигла области южного магнитного полюса. Работы всех этих исслледователей охватили почти две трети окружности Антарктики!

Когда такие вести дошли до Шеклтона, он решил возобновить свою исследовательскую деятельность и занялся разработкой плана новой антарктической экспедиции. План этот со-

стоял в посылке двух судов: одного — в море Ведделя, другого — в море Росса, и в высадке там двух сухопутных партий. Партия, высадившаяся где-нибудь к югу от Земли Леопольда, должна была направиться во главе с самим Шеклтоном к южному полюсу, достичь его и затем пройти к базе в море Росса старым путем Скотта и Шеклтона через ледник Бэрдмора. Партия, высадившаяся в море Росса, должна была устроить ряд вспомогательных складов на пути к полюсу. Таким образом задачи этой „трансантарктической экспедици", которая должна была пересечь всю Антарктику приблизительно от 40-го западного меридиана к 170-му восточному, были поистине грандиозны.

Благодаря своей популярности Шеклтон к концу 1913 года сравнительно легко собрал необходимые средства и приобрел для надобностей экспедиции моусоновское судно „Аврору" и норвежское парусно-паровое судно „Полярис", переименованное в „Эндьюренс" (что значит — настойчивость, усердие). Начальнику экспедиции на „Авроре" капитану Макинтошу было дано задание достигнуть пролива Мак-Мурдо, высадить там партию зимовщиков и заняться устройством вспомогательных складов. Сама „Аврора" тоже должна была перезимовать в море Росса.

В июле 1914 года снаряжение „Эндьюренс" было почти закончено и на борт взято сто ездовых канадских собак: 70— для санной партии в море Ведделя и 30—для партии в море Росса. Ожидались лишь кое-какие научные инструменты. 1 августа все было готово, и „Эндьюренс" вышел из Темзы в Плимут. Но 3 августа была объявлена мобилизация всего английского военного флота. Началась империалистская война. Шеклтон немедленно предложил свои услуги и свое судно английскому правительству, которое однако отклонило это предложение и разрешило Шеклтону итти в Антарктику. „Эндьюренс" направился в Буэнос-Айрес, где к экспедиции присоединился Шеклтон, догнавший ее на пассажирском пароходе. В начале ноября 1914 года „Эндьюренс" прибыл на станцию норвежских китобоев в Грютвикене на Южной Георгии для следования в море Ведделя.

В дальнейшем мы коснемся лишь самых главных событий, происшедших во время „трансантарктической экспедиции" Шеклтона, которая в общем была крайне неудачной, привела к потере одного из судов экспедиции и к гибели трех ее участников. Персонал „Эндьюренс" состоял из 28 человек, считая и самого Шеклтона. Между прочим в плавание пошел Франк Уайлд, участник похода Шеклтона до 88° 23′ ю. ш. (в 1909 г.) и бывший начальник западной партии в экспедиции Моусона, тот самый Уайлд, который, возвращаясь в 1909 году из „голодного" похода, писал в своем дневнике, что этот поход навсегда излечил его от всякого желания принимать участие в какой бы то ни было полярной экспедиции!

11 декабря 1914 года „Эндьюренс" вошел в сплошные льды, через которые и пробивался в течение трех недель; только 1 января им был пересечен южный полярный круг. На 70-й параллели судно вышло на чистую воду и направилось к бухте Фазеля в барьере Фильхнера у Земли Леопольда, где предполагалось произвести высадку санной партии. Однако вскоре льды

опять появились, и 19 января „Эндьюренс“ был затерт ими на 76°34′ ю. ш. и 31°30′ в. д. и так уж больше и не вышел из них!

В течение месяца судно дрейфовало на юго-запад, приблизившись к бухте Фазеля на 60 миль. Участники экспедиции уже готовились к высадке. Но вскоре направление дрейфа сильно изменилось, и „Эндьюренс“, описывая петли и зигзаги, стал дрейфовать на север, удаляясь от цели своего плавания. Наступила зима, а дрейф все не изменялся; в конце августа 1915 года „Эндьюренс“ достиг 70-й параллели. С приближе-



„Эндьюренс“ во льдах

нием весны состояние льдов сильно ухудшилось: льды торосились и напирали на судно со всех сторон. В октябре „Эндьюренс“ был выперт льдами и сильно стиснут, в корпусе судна появилась опасная течь. К 27 октября давление настолько увеличилось, что борта „Эндьюренс“ оказались продавленными, вода хлынула внутрь, и если судно не пошло ко дну, то лишь потому, что оно, так сказать, „висело“ на сдвинувшихся льдинах. Шеклтон отдал приказ покинуть судно. Все люди перешли на льдину; туда же были перенесены запасы продовольствия и снаряжения и высажены собаки. К этому времени экспедиция дрейфовала со льдами уже 281 день, пройдя 570 миль по прямой линии. До ближайшей земли — острова Полэта у восточных берегов Земли Грэма — было 360 миль. На этом острове были каменная хижина, где в 1903 году зимовала команда „Антарктика“ (экспедиция О. Норденшельда), и склад, оставленный в том же году аргентинским судном „Уругвай“. До Южной Георгии было 1000 миль, до Фалклендских островов — 1050 миль, это были две ближайших населенных области.

Положение 28 зимовщиков, плывших на льдине к северу в открытое море, было ужасным. С наступлением лета льдина должна была растаять, ждать же помощи было неоткуда. Время шло. Остатки „Эндьюренс" в течение трех недель виднелись над поверхностью льдов, но 21 ноября судно затонуло.



Верхняя палуба „Эндьюренс" после аварии

Еще целый месяц после этого участники экспедиции продолжали дрейфовать на льдине, но затем Шеклтон объявил о своем решении пройти по льдинам к острову Полэта. Справив рождество *22 декабря* и в последний раз поев досыта, зимовщики двинулись в поход, поставив шлюпки на сани.

Вскоре и здесь обнаружилось то же самое грозное явление, о котором не раз упоминалось при описании арктических экспедиций. Лед дрейфовал быстрее, чем путешественники передвигались в нужном им направлении. За неделю тяжелого похода Шеклтон и его спутники отошли всего на семь миль. Тогда для определения направления и силы дрейфа Шеклтон решил

сделать продолжительную остановку. Этот лагерь был назван „лагерем терпения“. Около середины марта все надежды достигнуть острова Полэта были оставлены. Условия жизни на льдине все ухудшались, и в начале апреля „лагерю терпения“ пришел конец. Льдины разошлись, и шлюпки, спущенные на воду, оказались в открытом океане. Между тем уже наступила осень. Однако 15 апреля 1916 года, через 16 месяцев после того как участники экспедиции были в последний раз на твердой земле, флотилии Шеклтона, состоявшей из трех шлюпок,



Шеклтон и его спутники у берегов Южной Георгии

удалось подойти к мысу Уайлда на Слоновом острове. Этот остров находится на 61° ю. ш. к северу от острова Жуанвиля, открытого Дюмон-Дюрвилем.

Ближайшим населенным пунктом были Фалклендские острова, но до них нельзя было добраться на шлюпках, так как идти туда пришлось бы поперек направления постоянных ветров, дующих с запада. Шеклтон решил отправиться к берегам Южной Георгии, от которой зимовщиков отделяло 800 миль.

Выбрав пять самых сильных и выносливых спутников и самую большую шлюпку, обладавшую наилучшими мореходными качествами, Шеклтон оставил 22 человека под командой Франка Уайлда зимовать на Слоновом острове, а сам 24 апреля вышел в свое опасное плавание. 10 мая вконец измученные путешественники высадились на берегу Южной Георгии. Сильно поврежденная шлюпка достигла своей цели в самый последний момент. Отдохнув несколько дней, Шеклтон с двумя спутниками отправился в поход через весь остров, чтобы дойти до норвежской китобойной станции, — плыть вокруг острова он

уже не решился. 20 мая партия пришла на станцию, где долго никто не мог понять, кто такие эти усталые, оборванные, едва державшиеся на ногах люди.

Очутившись в безопасности, Шеклтон немедленно приступил к организации спасательной экспедиции. Надо было спешить на помощь 22 сотоварищам, которым грозила зимовка на Слоновом острове в самых тяжелых условиях голодного существования. Но притти к ним на выручку было не так-то просто: сначала не находилось подходящих судов, потом долго не удавалось подойти к Слоновому острову, окруженному льдами. Вся зима прошла в тщетных попытках выручить зимовщиков. Только 30 августа Шеклтон добрался до зимовки Уайлда и взял там всех участников экспедиции, переживших на острове очень трудные четыре с половиной месяца.

Однако злоключения и беды, постигшие Шеклтона, еще не кончились. Он узнал, что во время зимовки второе судно его экспедиции — „Аврора" — вмерзло во льды в проливе Мак-Мурдо и было унесено ими на север. Десять человек зимовочной партии остались на антарктическом континенте, причем санная партия в составе шести человек не вернулась к месту зимовки из своего похода на юг для устройства вспомогательных складов во исполнение инструкций Шеклтона. В марте 1916 года „Аврора" благополучно выбралась изо льдов и прибыла в Новую Зеландию, привезя весть об отчаянном положении зимовщиков.

При содействии английского, австралийского и новозеландского правительств Шеклтону удалось спешно организовать спасательную экспедицию, и 20 декабря 1916 года та же „Аврора" вышла в плавание. В первой половине января 1917 года „Аврора" достигла мыса Ройдс, места прежней зимовки Шеклтона, где было найдено письмо с указанием местопребывания высаженной в 1915 году партии. Вскоре зимовщики в составе семи человек были взяты на „Аврору". Один из исследователей умер во время тяжелого санного похода, а двое погибли при попытке пройти по льдам от одного зимовочного пункта до другого. В числе погибших был сам начальник зимовки капитан Макинтош.

Условия зимовки людей, оказавшихся на берегу без полного запаса провианта, снаряжения и топлива, были отчаянными. Однако капитан Макинтош сделал все, что только было во власти и в силах его самого, его спутников и их собак, и, несмотря на недостаток зимней одежды, разных предметов снаряжения и т. д., мужественно совершил несколько санных поездок на юг для устройства складов в помощь Шеклтону, который должен был пересечь Антарктику от моря до моря.

Обстановка, в которой протекали санные походы Макинтоша и его спутников, может быть сравнена только с условиями последнего похода Скотта. К сожалению, на описании его мы не можем остановиться. Все, пережитое как зимовщиками моря Росса, так и зимовщиками Слонового острова, скорее относится к области „антарктической робинзонады", чем к истории полярного исследования в собственном смысле этого слова.

Таким образом „трансантарктическая" экспедиция Шеклтона не выполнила ни одной из поставленных себе задач, не привела

ни к каким новым открытиям и не вывезла особо ценных научных материалов (кроме материалов метеорологических и наблюдений над дрейфом „Эндьюренс“, „Авроры“ и льдины, на которой спасалась партия Шеклтона). Правда, ни командам обоих судов, ни зимовщикам некогда было заниматься наукой: все их помыслы и силы были направлены только на свое собственное спасение.

ПОСЛЕДНИЕ АНТАРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ ПЕРЕД НОВОЙ ЭРОЙ И ПЛАВАНИЯ НОРВЕЖЦЕВ

В 1920 году один из участников зимовочной партии экспедиции Шеклтона в море Росса — Дж. Л. Коуп организовал небольшую экспедицию, в состав которой входили кроме него самого австралийский полярный исследователь Губерт Уилкинс, позднее прославившийся своими смелыми полетами в Арктике и в Антарктике, геолог Багшоу и лейтенант Листер. Целью экспедиции было продолжение работ Отто Норденшельда и нанесение на карту западного побережья моря Ведделя, по возможности до барьера Фильхнера. Одно из китобойных норвежских судов должно было доставить участников экспедиции на место зимовки Норденшельда у северо-восточной оконечности Земли Греэма. Но из-за тяжелых льдов подойти туда не удалось, и Коуп со своими тремя спутниками высадился 12 января 1921 года на берег Данко на западном побережье Земли Греэма. В течение семи недель партия занималась обследованием этой области, пытаясь перейти через внутреннюю область на восточный берег, а затем Коуп решил отправиться в Монтевидео и нанять там какой-нибудь пароход для того, чтобы в конце года все-таки добраться до места зимовки Норденшельда.

Оставив Багшоу в лагере, Коуп, Уилкинс и Листер вышли в море на шлюпке, надеясь встретиться с каким-нибудь китобоем. Через неделю они вернулись, чтобы забрать своего товарища, но тот решил все-таки зазимовать и уговорил Листера остаться с ним. Оба зимовщика были высажены у мыса Уотербот, куда вскоре подошло норвежское судно „Свен Фойн I“, капитан которого тщетно пытался отговорить зимовщиков от их намерения. Однако те были непреклонны. Капитан „Свена Фойна I“ ушел, пообещав прийти за зимовщиками на следующий год. Зимовка эта — совершенно необычайная как в истории исследования Антарктики, так и Арктики — продолжалась до 13 января 1922 года. Оба исследователя, не имевшие даже хижины и зимовавшие в старой лодке, с надстройкой из ящиков, собрали за это время интересные материалы по зоологии, геологии, гляциологии и метеорологии. Ежедневные метеорологические наблюдения велись ими аккуратно через каждые два часа с 8 до 20 часов.

Коуп не прислал за зимовщиками судна. Капитан того же „Свена Фойна I“ пришел за смелыми учеными, как обещал, и снял их.

Почти в это же время Шеклтон организовал свою третью — и последнюю — экспедицию. Первоначально он предполагал перенести свою деятельность в Арктику и с этой целью всту-

пил в переговоры с канадским правительством об исследовании арктических вод в области моря Бофора — к востоку от Берингова пролива. Однако, в силу разных причин от этой мысли пришлось отказаться, и Шеклтон снова вернулся к планам новой антарктической экспедиции, намереваясь заняться изучением большой области от Земли Эндерби до Земли Коутса.

Необходимые денежные средства на такую экспедицию были получены довольно легко, и Шеклтон купил в Норвегии китобойное судно, которому дано было название „Квест". „Квест" был заново отремонтирован и оборудован самыми новейшими инструментами для научных исследований. В состав экспедиции вошло несколько участников разных антарктических плаваний, в том числе Франк Уайлд, который, несмотря на пережитые им страдания и лишения, все еще не угомонился и теперь в четвертый раз отправлялся в Антарктику. Принял участие в экспедиции и Губерт Уилкинс.

24 сентября 1921 года „Квест" покинул берега Англии и направился на юг, намереваясь начать свое обследование с Земли Эндерби. Плохая погода и постоянные встречные ветры заставили Шеклтона итти не в Капштадт, как он предполагал сначала, а в Рио-де-Жанейро. Здесь Шеклтон почувствовал себя скверно и слег. Однако он не придал этому нездоровью особого значения и, пролежав два дня, снова занялся подготовлениями к отплытию. В средине декабря экспедиция вышла в плавание к берегам Южной Георгии и, прибыв туда 4 января 1922 года, остановилась в бухте Грютвикен у норвежской китобойной станции. Шеклтон съезжал на берег и вечером вернулся на судно, повидимому, не чувствуя никаких признаков недомогания. Ночью он стал заносить в свой дневник события дня, но почувствовал себя дурно и через несколько часов скончался от приступа грудной жабы, 48 лет от роду. Так сошел в могилу один из блестящих полярных исследователей, с именем которого неразрывно связана история изучения Антарктики.

После смерти начальника командование над экспедицией принял Уайлд, решивший во что бы то ни стало продолжать дело, начатое Шеклтоном. Однако никаких особенно интересных результатов плавание „Квеста" не дало. Попытка открыть новые земли в области Земли Эндерби не удалась, хотя на 69° 17′ ю. ш. и 17° 9′ в. д. и был замечен в 50—60 милях от „Квеста" какой-то неизвестный берег.

Вскоре по окончании империалистской войны антарктические воды становятся полем энергичной деятельности норвежских китобоев. Сбывается пророчество Джемса Росса, предсказывавшего еще в 1841 году, что китам придется распроститься с тихой и мирной жизнью и стать добычей предприимчивых и проницательных купцов. Китобойный промысел перекочевывает из Арктики в Антарктику и ведется здесь в совершенно неслыханных масштабах, с применением новейших достижений техники и внедрением в производство новых методов. Вместо небольших деревянных парусных судов, работавших в одиночку, часто за собственный риск и страх, теперь в Антарктику уходят на промысел стальные гиганты в 15 — 20 тысяч тонн, сопровождаемые целой флотилией маленьких пароходов-китобойцев,

с мощной машиной, назначение которых — бить китов и доставлять их туши к борту огромной пловучей фабрики-салотопни. Антарктический китобойный промысел превратился в одну из важных отраслей мировой промышленности, в которой заняты десятки тысяч людей и сотни судов.

По последним данным норвежской статистики, за период времени с 1904—1905 гг. по 1934—1935 гг. в антарктических водах убито 364 477 китов, из которых добыто около 25 миллионов бочек жира. При этом 59 процентов всей добычи падает на промысел последних семи лет! Но киты плодятся не так, как мухи, справедливо замечает один норвежский автор, и столь беспощадное избиение их есть просто-напросто хищничество! В результате количество китов с каждым годом все уменьшается, а качество отдельных особей ухудшается. Норвежские, английские, немецкие, японские фирмы наперегонки спешат использовать удобный момент и шлют на юг все новые и новые китобойные флотилии. Осенью 1936 года в плавание отправилась гигантская салотопня „Терье Викен" в 34 000 тонн! Эта пловучая фабрика может выработать 3400 бочек жира за одни сутки! Ее обслуживают девять пароходов-китобойцев.

Норвежские „Эндерби" XX века оставили далеко позади своих английских предшественников не только в отношении размеров капиталовложений в это дело и качества применяемых средств производства, но и в отношении привлечения к себе на службу научно-исследовательских сил. В этом смысле особенно показательна роль норвежского крупнейшего миллионера Ларса Кристенсена, владельца огромной китобойной флотилии и учредителя единственного в мире музея китобойного промысла. Ларс Кристенсен не довольствуется тем, что он богач-промышленник. Он и меценат, финансирующий научное исследование Антарктики, и путешественник (он сам руководил двумя антарктическими плаваниями своих гигантских судов), и автор. В его руках судьбы не одной тысячи моряков, плавающих на его судах. Но научное исследование Антарктики интересует мореплавателя Кристенсена только с точки зрения повышения прибылей того китобойного промысла, который он ведет в столь обширных размерах. С этим же промыслом тесно связан и вопрос о притязании Норвегии на право собственности на различные земли в Антарктике. Не даром тот же Кристенсен был уполномочен в 1929 году норвежским правительством на присоединение этих земель к владениям Норвегии.

Современный китобойный промысел в Антарктике начался в 1905 году, когда норвежец Кристиан Кристенсен, отец Ларса, отправил в южные воды первую пловучую фабрику-салотопню „Адмирал". До этого времени китобойные суда привозили в американские и европейские порты сырье или же перерабатывали его на береговых базах в Южной Георгии или на Фалклендских островах. Новый метод, введенный Кристенсеном, дал возможность перерабатывать сырье одновременно с боем китов.

Успех „Адмирала" показал, что антарктический китобойный промысел может превратиться в блестящее коммерческое предприятие. Немедленно в Англии началась сильнейшая агитация за присоединение к великобританским владениям Южных Шет-

ландских островов, а если удастся, то и всяких иных антарктических территорий. Нужно заметить, что английская политика в области притязания на разные антарктические территорий отличается полнейшей беспринципностью. Существует весьма распространенная теория о принадлежности той или иной территории тому государству, подданный которого сделал данное географическое открытие. В силу этой теории, земли, открытые Беллингсгаузеном, должны были бы принадлежать России, Дюмон-Дюрвилем — Франции, Дригальским и Фильхнером — Германии и т. д. Но есть и иные взгляды: открытые кем-либо земли и острова должны находиться в фактическом владении того или иного государства, иначе самый факт открытия ровно ничего не значит. Наконец, есть принцип секторов, о котором уже упоминалось.

Англия основывает свои претензии на антарктические территории на комбинации всех принципов. Она объявляет некоторые из областей своими потому, что некогда их открыл английский подданный, и вместе с тем, основываясь на фактическом владении, не признает за другими государствами их прав на открытия в силу подданства первого исследователя. В результате до 1922 года Англия притязала только на области и острова западной Антарктики, но в 1923 году объявила своими владениями и так называемый сектор Росса. Еще через три года, на лондонской „Имперской конференции" 1926 года, где были представлены все великобританские доминионы и колонии, был составлен протокол, в силу которого к великобританским владениям отнесены Земли Коутса, Эндерби, Кемпа, королевы Мэри, Уилкса (к западу от Земли Адели), Георга V и Отса. Берег Людовика-Филиппа, остров Жуанвиля, остров Шарко, берег Александра I, берег короля Оскара II, Земля Фойна и др. были присоединены к Англии еще раньше. Короче говоря, почти вся Антарктика захвачена Великобританией.

Самое интересное в этом вопросе заключается в том, что с точки зрения прав собственности огромными антарктическими пространствами никто не интересовался до истребления китов в Арктике. Поэтому нигде в истории полярных исследований не найти другого столь яркого примера теснейшей связи научного исследования с задачами и интересами развитого капитализма.

Поход Амундсена к южному полюсу укрепил позицию норвежцев, дав им в руки оружие для защиты своих претензий, чего не могли сделать плавания норвежских китобоев в конце прошлого столетия. Теперь Норвегия шаг за шагом продвигается вперед и, заняв виднейшее место в мировой китобойной промышленности, приступает к планомерному научному изучению антарктических вод. В конце декабря 1923 года капитан Ларсен, когда-то командир „Язона", проходит на огромном стальном корабле, пловучей фабрике „Сэр Джемс Кларк Росс" (12500 тонн), через пояс сплошных льдов в море Росса и достигает старой амундсеновской базы в Китовой бухте. Ларсен проводит два месяца на 78° 30′ ю. ш. и 170° з. д., стоя на якоре в небольшой бухте, образовавшейся в ледяном барьере, пока пять пароходов-китобойцев занимаются промыслом, а затем в марте 1924 года снова пересекает ледовый пояс и уходит в Новую Зеландию вместе со своими спутниками.

За месяц перед тем, в феврале 1924 года, два норвежских китобойца, один — приписанный к пловучей фабрике „Севилья", другой —„Руал Амундсен", находились независимо друг от друга в плавании у западных берегов Земли Греэма и сделали открытие, что земля эта является островом, а не частью антарктического материка. Она отделяется от материка проливом, который в 1929 году открыл вторично Уилкинс, не знавший об открытии норвежцев и назвавший его проливом Стефанссона. Таким образом Земле Греэма, в течение ста лет считавшейся частью материка, пришлось понизиться в ранге.

В 1926 — 1927 гг. Ларс Кристенсен, следуя по стопам отца и действуя по совету капитана Ларсена, посылает в Антарктику китобойное судно „Одд I" для обследования области около острова Петра I, где должны быть киты. В середине января 1927 года „Одд I" благополучно достигает острова и обходит его кругом.

Норвежская предприимчивость серьезно задевает жизненные интересы английских китобоев, вследствие чего английское правительство создает в 1919 году особый комитет, которому поручается контроль над китобойным промыслом у Фалклендских островов. Спустя четыре года этот комитет превращается в так называемый „Комитет Дисковери", ведущий с тех пор большую работу по изучению китов, их образа жизни, путей, по которым они проходят в различные антарктические области, и т. д., а также по океанографическим исследованиям. Этой работой с 1925 года занималось сначала судно „Дисковери", на котором Скотт предпринял свою экспедицию в 1901—1904 гг., и которое было затем передано в 1927 году Дугласу Моусону, а позднее судно „Дисковери II", специально построенное для целей научного исследования. С 1929 года „Дисковери II" регулярно занимается изучением антарктических морей.

ИССЛЕДОВАНИЕ АНТАРКТИКИ С ВОЗДУХА ЭКСПЕДИЦИИ УИЛКИНСА И БЭРДА

Еще Дуглас Моусон предполагал воспользоваться в Антарктике аэропланом для воздушных разведок во время своей экспедиции 1911—1914 гг. Если бы его намерение осуществилось, то новейшее средство передвижения — аэроплан — было бы впервые применено в обоих полушариях земли почти одновременно. Однако моноплан Виккерса, построенный специально для Моусона и поставленный на съемное шасси на лыжах, потерпел аварию еще при пробном полете в Австралии, и на этом дело закончилось. В дальнейшем никаких новых попыток к использованию самолетов в Антарктике не предпринималось до конца 1928 года. За то же время самолет, начавший свое триумфальное шествие в Антарктике в 1914 году, когда лейтенант Нагурский летал у берегов Новой Земли, уже одержал ряд блестящих побед над ледяными пространствами. В 1925 году Амундсен достиг по воздуху 87° 43′ с. ш., на следующий год он же перелетел через северный полюс от Шпицбергена до Аляски; тогда же Бэрд достиг северного полюса и вернулся на свою базу: в 1928 году Уилкинс и Эйельсон пересекли весь полярный бассейн, минуя полюс; в том же году были совершены два дли-

тельных полярных полета итальянской экспедицией Нобиле. Это, так сказать, экспедиционные полеты. Число же более коротких, повседневных полетов в Арктике, в особенности в Арктике советской,— уже стало настолько большим, что даже простое перечисление их в пределах нашей работы невозможно.

Знала Арктика и иные средства передвижения по воздуху: воздушный шар С. Андрэ (1897 г.), полууправляемые аэростаты Уэлмена. В Антарктике же применялись только шары привязные.

Лишь в конце ноября 1928 года над антарктическими водами поднимается первый самолет: Губерт Уилкинс, совершивший в апреле того же года замечательный полет в Арктике от мыса Барроу на северо-западном берегу Аляски до берегов Шпицбергена, переносит теперь поле своей деятельности в Антарктику. Уилкинс принимал участие в экспедиции Коупа на западный берег Земли Греэма (1920—22 гг.) и уже тогда оценил все выгоды исследования с воздуха недоступных для санных партий областей. При финансовой поддержке американского газетного короля Херста он снаряжает в конце 1928 года воздушную антарктическую экспедицию на двух гидропланах. Один из самолетов — та самая машина, на которой Уилкинс совершил свой трансарктический перелет.

Высадившись на острове Десепшен в группе Южных Шетландских островов, Уилкинс поставил себе задачу — перелететь через Землю Греэма к морю Ведделя и там совершить посадку где-нибудь в 500—600 милях к югу от главной базы. Затем оттуда перелететь через неисследованную область к Земле Эдуарда VII или к Китовой бухте, после того как второй аэроплан вернется со вспомогательной базы, оставив на ней склад продовольствия и горючего. Однако этот план не удалось выполнить. 16 ноября 1928 года был совершен первый в истории исследования полет в Антарктике, хотя и очень непродолжительный. Через несколько дней оба самолета поднимались на воздух и летали довольно долго, не удаляясь от базы из-за плохого состояния погоды. Пробные полеты показали, что самолеты плохо поднимаются как со снежной, так и с водной поверхности. Пришлось переменить шасси и построить площадку для разбега, поверхность которой оставляла желать многого: тяжело нагруженный самолет мог легко разбиться, прежде чем была бы достигнута необходимая для взлета скорость. Другой опасностью грозила вынужденная посадка,— в случае ее пилоты не могли бы надеяться снова подняться. Наконец, третья опасность заключалась в очень неустойчивых условиях антарктической летней погоды.

20 декабря Уилкинс в сопровождении Эйельсона предпринял полет, продолжавшийся десять часов, во время которого была обследована и заснята Земля Греэма, оказавшаяся большим островом с крутыми обрывистыми берегами и высокой совершенно плоской внутренней частью. Длина этого острова около 350 миль, при ширине от 7 до 70 миль и высоте, около 2000 метров; таким образом Земля Греэма поднимается из моря в виде огромнейшей каменной глыбы, верхняя часть которой почти горизонтальна, а прибрежные скалы вздымаются на высоту 800—900 метров.

За 70-й параллелью Уилкинс увидел широкий и длинный пролив, отделяющий Землю Грэма от антарктического материка. Этот пролив был назван проливом Стефанссона, а ближайшая к нему часть материка — Землей Херста. Достигнув 71° 20′ ю. ш. и 64° 15′ з. д., Уилкинс повернул обратно. По его мнению, посадка на самолете, снабженном лыжами, была бы вполне осуществима в этой области.

Второй полет был совершен 10 января 1929 года с целью найти более подходящее место для устройства базы, куда могло бы подойти судно экспедиции, и где можно было бы поставить самолеты на лыжи,— на острове Десепшен совсем не было снега. На этом работа экспедиции в 1928—1929 гг. была закончена, и самолеты оставлены на зимовку на острове Десепшен. Уилкинс предполагал на следующий год устроить свою базу на Земле Херста, куда и перебросить все снаряжение по воздуху.



Губерт Уилкинс

Вернувшись в конце 1929 года на свою базу, Уилкинс нашел условия для длительного полета еще менее подходящими, чем летом 1928—1929 гг. Площадку для разбега самолетов построить не удалось. Но тут ему на помощь пришел „Комитет Дисковери“, приславший свое судно „Уильям Скорсби“, на которое и были погружены самолеты и все экспедиционное снаряжение.

„Уильям Скорсби“ отправился на юго-запад в поисках места, удобного для высадки, хотя бы то была большая, ровная льдина. 19 декабря Уилкинс поднялся со льда в проливе Герлаха, пролетел у западных берегов Земли Грэма, пересек ее с запада на восток и затем вернулся к „Уильяму Скорсби“. Самолет был взят на борт, и „Уильям Скорсби“ пошел на юг, чтобы передвинуть базу Уилкинса ближе к изучаемой им области. 28—29 декабря было совершено еще два полета, во время которых была исследована Земля Шарко на 79° 45′ ю. ш. и 74° 55′ з. д. Месяц спустя „Уильям Скорсби“ доставил самолет к кромке сплошных льдов южнее острова Петра I, где Уилкинс в течение нескольких дней ждал хорошей погоды и, наконец, дождавшись ее, предпринял 1 февраля 1930 года свой последний полет — до 73° ю. ш. Пролететь, как он надеялся, через неисследованную область Антарктики до базы Бэрда в Китовой бухте ему так и не удалось.

За время полетов Уилкинса им нанесена на карту значительная область и установлено, что Земля Грэма является груп-

пой островов, которой Уилкинс предложил дать название Антарктического архипелага. Кроме того, произведена аэрофотосъемка, давшая прекрасные результаты. В общем Уилкинсом выполнена очень большая работа, делающая честь этому пионеру новой эры в истории антарктического исследования.

Вторая воздушная антарктическая экспедиция нашего времени — Ричарда Бэрда — достигла блестящих результатов и собрала ценнейшие материалы по различным отраслям науки. По своей организации, совершенству снаряжения, применению всех новейших средств транспорта и связи эта экспедиция занимает исключительное положение в истории исследования как Антарктики, так и Арктики.

После своего замечательного 16-часового полета 9 мая 1926 года от берегов Шпицбергена до северного полюса и обратно, американец Ричард Бэрд совершает в 1928 году трансатлантический перелет (третий по порядку) из Америки в Европу с четырьмя пассажирами, а затем приступает к организации величайшей полярной экспедиции, когда-либо предпринятой. Прошло почти сто лет со времени плавания в антарктических водах американской экспедиции Уилкса. С тех пор Соединенные Штаты Америки ни разу не посылали своих судов в Антарктику. Научно-исследовательская мысль устремлялась в сторону Арктики, с которой были связаны чисто экономические интересы,— этим обусловливалось снаряжение ряда американских арктических экспедиций со времени поисков Франклина.

Рассказывают, что президент Соединенных Штатов Америки, получив от Пири телеграмму об открытии им северного полюса и о том, что на полюсе поднят американский флаг, поблагодарил исследователя, но заметил, что правительство не знает, что ему делать с этой новой присоединенной к США областью. Равным образом, всякое присоединение к США каких-либо антарктических областей было бы столь же ненужным даром. Но после империалистской войны США заняли совершенно особое положение среди других государств мира. Финансовая и политическая мощь страны, влияние США на мировом денежном рынке, устойчивый курс доллара, огромные золотые запасы — все это делало США передовой страной мира. Вполне естественно, что планы Бэрда нашли себе поддержку в правящих кругах Америки, для которых экспедиция Бэрда была козырной картой.

К организации и снаряжению экспедиции было приступлено с чисто американским размахом. Общая сумма расходов на нее составляет полтора миллиона рублей золотом. Для сравнения укажем сумму расходов по некоторым из новейших арктических и антарктических экспедиций: первая экспедиция Скотта на „Дисковери“ стоила 930 тысяч рублей золотом; вторая экспедиция Шеклтона на „Эндьюренс“ и „Авроре“ 800 тысяч, последняя экспедиция Скотта со всеми вспомогательными и розыскными экспедициями 750 тысяч. Экспедиция Моусона на „Авроре“ 640 тысяч, первая экспедиция Шеклтона на „Нимроде“ 440 тысяч, экспедиция Боркгревинка на „Южном Кресте“ 400 тысяч, экспедиция Пири 1906 года — тоже 400 тысяч, экспедиция Нансена на „Фраме“ 250 тысяч, экспедиция Герлаха на „Бельгике“ 120 тысяч, экспедиция Свердрупа на „Фраме“ — тоже 120 тысяч руб. золотом.

Самой большой статьей расходов является покупка корабля или кораблей и оплата содержания персонала, хотя большинство ученых специалистов не гонится за высокими ставками. При снаряжении последней экспедиции Скотта к нему обратилось 8000 человек, пожелавших принять участие в его плавании. Шеклтон в 1914 году выбрал свой персонал из 5000 кандидатов.

Если принять во внимание, что для экспедиции Бэрда понадобилось два корабля (которые стоили около 570 тысяч рублей золотом), четыре аэроплана, ряд радиоустановок (свыше 20 передатчиков и около 30 приемников) и 650 тонн продовольствия и снаряжения на три года для 83 человек экспедиционного состава, то, пожалуй, придется согласиться с Бэрдом, говорившим, что он вынужден был соблюдать строжайшую экономию в своих расходах. Исключительный характер экспедиции требовал приобретения наилучшего снаряжения и наиболее совершенной аппаратуры, как и привлечения высоко оплачиваемых квалифицированных специалистов. Таким образом семизначная цифра расходов еще не означает роскоши. Все необходимое приобреталось „с мучительной бережливостью", и Бэрд познал на своем собственном примере, как трудно собирать даже в США деньги для полярной экспедиции. К середине лета 1928 года им было получено всего лишь около 500 тысяч долларов. Уже почти накануне отплытия экспедиции оставался еще непокрытым долг в 300 тысяч долларов.

В сентябре два экспедиционных судна—„Сити оф Нью-Йорк" и „Элинор Боллинг", а также два норвежских китобойных судна „Сэр Джемс Кларк Росс" и „Ларсен" доставили в Новую Зеландию все грузы Бэрда. Затем 2 декабря „Сити" вышел на буксире у „Боллинг" в свое плавание на юг со всем снаряжением для зимовочной партии и с полным составом зимовщиков. Дойдя до кромки льдов, „Боллинг" вернулась в Новую Зеландию возобновить запасы угля, а „Сити" был проведен через пояс льдов „Ларсеном". Дальнейший путь по морю Росса „Сити" проделал самостоятельно. 29 декабря зимовочная партия достигла Китовой бухты, избранной Бэрдом в качестве основной базы. Для зимней станции было выбрано место в восьми милях от края барьера, недалеко от зимовки Амундсена, от которой, кстати сказать, не осталось никаких следов. Немедленно начались работы по разгрузке судна и перевозке грузов к местоположению будущей станции. Грузы перевозились исключительно на собаках, которых было взято около сотни. Собачий транспорт был организован великолепно и сослужил экспедиции незаменимую службу, превзойдя все ожидания Бэрда.

Работы по постройке зимовочной станции „Маленькая Америка" состоявшей из целого городка с электрическим освещением, телефонной сетью, водопроводом, библиотекой, радиостанцией, лабораториями и т. д., шли одновременно с подвозкой грузов и возведением трех 20-метровых мачт для радиотелеграфа.

Главным транспортным средством для совершения ответственных экспедиций в самое сердце Антарктики должен был быть самолет. Бэрд приобрел для этой цели четыре аппарата: большой трехмоторный металлический моноплан Форда грузоподъемностью около 7 тонн, при общей мощности всех трех

моторов в 1000 л. с., обеспечивающей максимальную скорость в 122 мили в час и крейсерскую около 110; запасные — универсальный моноплан Фоккера с мотором в 425 л. с., моноплан со складными крыльями Ферчайлд тоже в 425 л. с. и, наконец, маленький самолет Дженерал Эркрафт, не довезенный до Антарктики. Кроме того были взяты автосани (вездеходы) Форда на гусеничном ходу с сильными двигателями. Но все свои надежды Бэрд возложил на три могучих средства современной научно-исследовательской техники: аэроплан, радиотелеграф, аэрофотосъемку.

15 января 1929 года было совершено несколько пробных полетов на Ферчайлде, поставленном на лыжи, как и остальные машины. Две недели спустя — 27 января — Бэрд предпринял продолжительный полет к Земле Эдуарда VII. К тому времени „Сити" закончил разгрузку, а „Боллинг" прибыла из Новой Зеландии в Китовую бухту. Об этом событии Бэрду было сообщено по радио, и он по радио же отдавал различные распоряжения, находясь в полете.

Для ускорения разгрузки „Боллинг" ошвартовалась у самого барьера и начала выгружать различное авиационное имущество и снаряжение прямо на лед. Это был очень рискованный шаг, и последствия его не замедлили сказаться: внезапно от барьера откололся огромный кусок льда и обрушился на „Боллинг", едва не потопив судна. Пришлось спешно перегружать все на „Сити", чтобы поскорей освободить „Боллинг", которая должна была отправиться в Новую Зеландию и успеть еще раз вернуться в Китовую бухту.

18 февраля был предпринят второй длительный полет на Фоккере и Ферчайлде для исследования области к востоку от Маленькой Америки. Во время полета были подробно осмотрены горы Рокфеллера, открытые Бэрдом еще 27 января, и Земля Скотта, — как Бэрд назвал область около этих гор. Достигнув 79° 30′ ю. ш., Бэрд повернул обратно. Немедленно вслед за возвращением Бэрда, аэрофотограф экспедиции капитан Мак-Кинли совершил полет над этой же областью и за несколько часов выполнил такую картографическую работу, на которую какая-нибудь санная партия потратила бы целые месяцы. Действиями Мак-Кинли руководил по радио Бэрд, не выходя из рубки „Сити"!

Зима приближалась, и Бэрд поспешил отослать „Сити" на север. Все грузы — около 665 тонн — были благополучно доставлены на базу, причем при их перевозке собачьи упряжки покрыли около 12 500 миль. „Если бы не собаки, попытка покорить Антарктику с воздуха неизбежно должна была бы окончиться неудачей", — пишет Бэрд, соглашаясь с мнением Кнуда Расмуссена, который благодарил свою судьбу за то, что успел родиться в такую эпоху, когда пользование собаками в полярных странах еще не устарело.

„Боллинг", покинувшая Китовую бухту еще 2 февраля и прибывшая через тринадцать дней в Дунедин (в Новой Зеландии), забрала там самые необходимые для Бэрда грузы, главным образом дополнительные стандартные дома, маленький самолет и 14 собак, но не могла пробиться на юг через сплоченные льды и 1 марта повернула на север.

В Маленькой Америке остались зимовать сорок два человека, в том числе весь состав научных сотрудников во главе с геологом Гульдом, первым заместителем Бэрда. Вторым его заместителем был капитан Мак-Кинли, аэрофотограф экспедиции.

В начале марта на юг была послана санная партия, чтобы организовать вспомогательные склады для будущих экспедиций. Одновременно геолог Гулд вылетел на Фоккере к горам Рокфеллера. Здесь во время лагерной остановки Фоккер был разбит поднявшейся бурей, вследствие чего Гулд не мог ни вернуться на базу, ни связаться с нею по радио. Через несколько дней Бэрд на Ферчайлде разыскал партию Гулда и, отослав его спутников в Маленькую Америку, остался вдвоем с Гулдом в ожидании помощи. Установив радиосвязь с базой, он из лагерной стоянки Гулда руководил не только действиями вызванных со станции собачьих упряжек, но и всей экспедицией, своими кораблями, находящимися в Новой Зеландии, и работой своей конторы в Нью-Йорке. Таковы успехи современной техники, о которой не могли и мечтать предшественники Бэрда! Лишь 22 марта Бэрд и Гулд были доставлены на Ферчайлде в Маленькую Америку, куда вернулись затем и собачьи упряжки.

17 апреля скрылось солнце, началась полярная ночь. Зимовщики коротали время, занимаясь подготовкой к летнему периоду. В программу летних работ экспедиции входили: полет к южному полюсу, геологическое обследование гор Королевы Мод, открытых Амундсеном, и исследование области к востоку от Земли Эдуарда VII. Руководимая Гулдом геологическая партия в составе 6 человек и 54 собак должна была ежедневно передавать на базу метеорологические сводки. Это позволило бы установить наиболее благоприятный момент для полета к полюсу. Та же партия превращалась в спасательную экспедицию в случае вынужденной посадки лётной партии.

С 1 октября санные партии приступили к заброске провианта и снаряжения для геологической партии Гулда. К этой работе был привлечен и „сноумобиль“ (снежный автомобиль), вездеход Форда, который прошел около 75 миль при скорости 20 миль в час, таща за собой трое нагруженных саней, но затем сдал и был брошен командой. Вспомогательные склады — в среднем через каждые 45—50 миль — были оставлены в разных пунктах вплоть до 81° 45′ ю. ш.; дальнейшие склады до 85-й параллели должна была устраивать сама геологическая партия.

Во главе лётной партии, задачей которой было достижение южного полюса по воздуху, стоял Бэрд. В течение зимы он тщательно обдумал план полета и вместе со своими будущими спутниками обсудил его во всех подробностях. Наибольшее затруднение заключалось в невозможности сильно поднять „рабочий потолок“ Форда, который при полной нагрузке самолета достигал всего 3200 метров при высоте горного перевала, ведущего к южному полюсу, в 3000 метров. Кроме того, от Маленькой Америки до южного полюса было около 800 миль, при радиусе действия Форда в 1700 миль (в оба конца). Таким образом теоретически можно было совершить полет благополучно, но рассчитывать на это было слишком рискованно, так как не оставалось почти никаких запасов на случай встречных ветров или сильного

бокового сноса. Поэтому Бэрд решил предварительно забросить горючее к подножию антарктического плато, но даже и при такой мере предосторожности резервный запас горючего при полете на полюс достигал всего 15 процентов нормы.

18 ноября 1929 года был совершен полет для заброски горючего, протекший вполне удовлетворительно, хотя на обратном пути в бензиновом баке открылась течь, и самолету пришлось итти на вынужденную посадку. Во время полета не было обнаружено никаких признаков Земли Кармен, виденной Амундсеном.

Решительный полет к полюсу нельзя было предпринимать, пока партия Гулда не дошла до гор и не приступила к передаче метеорологических сводок. Без знания условий погоды на антарктическом плато пускаться в такое и без того опасное путешествие было бы в высшей степени неразумно. Наконец, 28 ноября 1929 года нетерпеливо ожидаемая сводка была получена, и в четвертом часу дня Бэрд начал свой исторический полет в сопровождении радиста Джуна и аэрофотографа Мак-Кинли. Самолет вел пилот Берн Балкен, норвежец по происхождению. Маршрут полета пролегал приблизительно вдоль западного меридиана 163° 45′ по следу санных упряжек партии Гулда. Через пять часов геологическая партия была замечена внизу, и ей был сброшен пакет с фотоснимками и запиской Бэрда. Форд проносился над ледяными пустынями со средней скоростью 90 миль в час; санная партия медленно продвигалась едва на 25 миль в сутки, затрачивая на это огромные усилия и перенося неисчислимые лишения и страдания. Явные преимущества летчиков отчасти уравновешивались призраком гибели, грозившей им каждую минуту. Но и участники санной партии тоже могли в любой момент погибнуть, провалившись в какую-нибудь трещину.

До сих пор все шло благополучно,—главная трудность была еще впереди. Никто из летчиков не знал в точности ни высоты перевала, ведущего к полюсу, ни тем более ширины ущелья и силы и направления мощных воздушных течений, которые могли прижать самолет к поверхности ледников. Но вот положение стало критическим. Было очевидно, что самолет уже не поспеет подняться выше до приближения к перевалу, который быстро надвигался, как не сможет и развернуться среди гор, чтобы вернуться на север. К тому же „рабочий потолок“ был уже почти достигнут. Пришлось решиться на облегчение машины: несколько мешков с драгоценным провиантом полетело вниз. Форд сейчас же поднялся выше, и вскоре страшный перевал был позади. Оставшиеся до полюса триста миль были пройдены без затруднений, и в 1 час 14 минут ночи по гриничскому времени самолет достиг южного полюса.

В течение десяти минут летчики кружились над полюсом, пока капитан Мак-Кинли занимался фотосъемкой. Затем, сбросив на полюс американский, норвежский (в честь Амундсена) и английский (в честь Скотта) флаги и протелеграфировав на базу о своем успехе, летчики повернули обратно. Обратный путь был проложен несколько восточнее для исследования новых областей, и в пятом часу утра самолет совершил благополучную посадку у склада горючего. Взяв горючее, лётная партия снова

поднялась на воздух и в 10 часов вернулась на свою базу. Весь полет продолжался 19 часов, причем за это время было покрыто около 1700 миль. Главная задача экспедиции была решена.

Через несколько дней был предпринят не менее важный и даже более интересный с точки зрения географии полет на восток к Земле короля Эдуарда VII. За время этого полета, продолжавшегося семь с половиной часов, были открыты холмы Александры, горы Эдселя Форда и Земля Мэри Бэрд. Приблизительно в те же дни было сделано еще одно интересное открытие: вблизи Маленькой Америки был произведен промер глубины моря, давший в том месте около 500 метров. Стало быть, ледяной барьер у Китовой бухты, вопреки мнению Амундсена, все-таки оказывается наплаву!


Ричард Бэрд

19 января 1930 года вернулась из своего похода на юг геологическая партия Гулда; ею было пройдено за 2,5 месяца около 1500 миль. За это время Гулд и его спутники проделали очень большую работу, пройдя на юг до 85° 27′ и на восток до 147°55′ з. д., собрав ценную геологическую коллекцию, исследовав область гор Королевы Мод и окончательно установив, что Земли Кармен не существует. Вся область к востоку от 150-го западного меридиана была объявлена владением США и названа Землей Мэри Бэрд.

Еще до возвращения Гулда Бэрд приступил к подготовительным работам по ликвидации своей базы. Ледовые условия в море Росса были в 1930 году очень неблагоприятны и давали мало надежды не только на прибытие „Боллинг", но даже и „Сити". Все же можно было рассчитывать, что западная часть Китовой бухты освободится ото льдов. Поэтому было решено перевезти туда все подлежащее эвакуации. 6 января „Сити" вышел из Дунедина (на месяц позже, чем в 1929 году), а через две недели покинул новозеландские берега и „Боллинг".

Только 18 февраля „Сити" достиг Китовой бухты, едва не погибнув в море Росса во время страшного урагана, продолжавшегося 37 часов. За пятнадцать часов все имущество экспедиции и 60 собак были погружены на судно, и „Сити" отправился на север с командой в 72 человека. Все три аэроплана и большая часть провианта и снаряжения были оставлены в Маленькой Америке. „Боллинг" так и не прошла в море Росса и была отправлена обратно в Новую Зеландию за углем для „Сити".

20 февраля она снова подошла к кромке сплошных льдов и приняла к себе на борт всех собак и часть команды „Сити". За время экспедиции Бэрда „Боллинг" совершила десять рейсов между Новой Зеландией и сплошными льдами моря Росса.

Еще во время плавания к берегам Новой Зеландии Бэрд закончил свою книгу „Над южным полюсом", последние строки которой говорят о том, что Антарктика еще не завоевана. „В лучшем случае нам удалось оторвать еще кусочек от той завесы, которая прикрывает ее тайны. Остается выполнить гигантскую работу. Антарктики не покорить ни одной экспедиции, ни десятку экспедиций. В своей большей части она осталась и по всей вероятности останется еще на много-много лет одной из величайших неразрешенных задач человечества".

Интересно отметить, что во время пребывания Бэрда в Антарктике двусторонняя радиосвязь экспедиции с внешним миром почти не прерывалась. Колоссальное количество радиокорреспонденции (около 2 миллионов слов) было передано в газеты. Однажды американские зимовщики вели беседу „по прямому проводу" с зимовщиками советской полярной станции в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, где радистом был тогда Э. Кренкель.

Все участники американской экспедиции благополучно вернулись на родину.

ВТОРАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ Д. МОУСОНА НА „ДИСКОВЕРИ" НОРВЕЖСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ НА „НОРВЕГИИ" ОТКРЫТИЯ РИСЕР-ЛАРСЕНА

До сих пор все антарктические экспедиции конца XIX века и начала XX занимались исключительно исследованием западной Антарктики, примерно от 20-го меридиана, и восточной — от 80-го. Огромная область приблизительно у антарктического круга между 20° з. д. и 80° в. д. оставалась неисследованной, и со времени плаваний капитан Биско, открывшего в 1830 году. Землю Эндерби, и капитана Кемпа, видевшего в 1833 году признаки земли на 66° ю. ш. и 60° в. д., здесь в течение ста лет не появлялось ни одного судна. Лишь летом 1929—1930 гг. этой областью заинтересовываются две экспедиции — австралийская Дугласа Моусона и норвежская Рисер-Ларсена. У обеих не было береговых баз, но зато обе были снабжены самолетами.

Первая из этих экспедиций, носившая длиннейшее название Британской, австралийской и новозеландской антарктической исследовательской экспедиции (сокращенно Банзаре), вышла в плавание из Лондона на старом судне Скотта „Дисковери". Финансировали ее новозеландское правительство, внесшее одну пятую всей необходимой суммы, и австралийский капиталист Макферсон-Робертсон, внесший четыре пятых. Покинув остров Кергелена, куда „Дисковери" заходил за углем, Моусон направился сначала на юго-запад, а затем на запад, занимаясь с 3 декабря регулярными океанографическими исследованиями. В конце декабря на 66° 10′ ю. ш. и 65° 10′ в. д. был совершен полет, в результате которого Моусоном были открыты острова Дугласа и часть антарктического материка, названная Землею Мак-Робертсона. Через несколько дней был предпринят второй

полет немного западнее, причем было замечено, что вновь открытая земля тянется на запад по направлению к Земле Кемпа. Дальнейшее плавание „Дисковери“ показало, что в позиции, сообщенной Кемпом, никакой земли нет, но что этот мореплаватель вероятно видел землю, составляющую продолжение вновь открытой земли Мак-Робертсона. Поэтому Моусон сохранил за этой областью название Земли Кемпа.

К западу от Земли Кемпа должна была находиться Земля Эндерби. Не встретив большого препятствия со стороны льдов, Моусон прошел на запад до 53° 40′ в. д. и 65° 52′ ю. ш. и приблизился к берегам антарктического материка, почти ровно через сто лет после Биско. Здесь была произведена высадка, поднят английский флаг и вся область объявлена владением Англии. Продолжая свое плавание на запад, Моусон встретился 14 января 1930 года с норвежской экспедицией на „Норвегии“, начальник которой — капитан Рисер-Ларсен — осведомил Моусона, что им уже совершен полет к берегам Земли Эндерби. Оба начальника решили поделить область исследования, и „Норвегия“ повернула на запад, предоставив „Дисковери“ продолжать свою работу до 40-го восточного меридиана. Позднее это дружеское соглашение было заменено официальным соглашением двух правительств, в силу которого граница была проведена по 45-му восточному меридиану.

В течение нескольких дней „Дисковери“ плавал у западных берегов Земли Эндерби, а затем опять прошел к месту высадки Моусона у Земли Кемпа, где и было произведено несколько полетов, показавших, что обе земли отличаются очень гористым характером, свойственным антарктическому материку. Недостаток угля заставил Моусона сократить срок своего пребывания в антарктических водах, и 31 марта „Дисковери“, погрузив уголь на острове Кергелен, вернулся в Австралию, закончив свою летнюю кампанию.

Второе плавание „Дисковери“ началось в ноябре 1930 года, когда экспедиция Моусона покинула Хобарт. После захода на остров Макквари „Дисковери“ направился к месту прежней зимовки Моусона на Земле Адели, где и была произведена высадка. Старая хижина зимовщиков у мыса Дэнисон и все оставленные там склады оказались в полном порядке, хотя в течение семнадцати лет выдерживали ярость бурь „страны пурги“. Все земли к востоку от Земли Отса между 142° и 160° в. д. были объявлены владением Англии под названием Земли короля Георга V. С помощью гидроплана была произведена воздушная разведка, показавшая, что „Дисковери“ может безопасно итти дальше на запад. Участники экспедиции дополнили съемку берегов Земли Адели, засняли Землю Уилкинса и открыли несколько новых земель, в том числе Землю Банзаре (названную так в честь экспедиции) к западу от 127-го восточного меридиана, и Землю Сабрины между 115-м и 116-м восточными меридианами. В конце января 1931 года Моусон совершил продолжительный полет на большой высоте, не обнаружив земли в позиции, указанной Уилксом.

Ледовые условия были вполне благоприятны, и „Дисковери“, продолжая свое плавание на запад, спустился к югу гораздо

дальше своих предшественников, плававших в тех же водах. На 65° ю. ш. и 103° в. д. был открыт новый остров, названный островом Боумэна, а затем за горою Гаусса между 80-м восточным меридианом и Землею Мак-Робертсона открыта Земля принцессы Елизаветы. 9 февраля экспедиция достигла Земли Мак-Робертсона и на 69° 20′ в. д. обнаружила широкий залив, названный в честь капитана судна морем Мэкензи. Открытая вода в этом море простиралась приблизительно до 68° 30′ ю. ш.

Следуя попрежнему на запад, Моусон в нескольких местах производил высадку, подходя к берегу на моторной лодке. 19 февраля недостаток угля заставил начальника экспедиции прекратить в высшей степени удачное обследование берегов вновь открытых земель и повернуть обратно. За время двух плаваний „Дисковери“ было открыто много новых земель, общим протяжением 29 градусов по долготе, и подробно нанесена на карту почти половина этой береговой полосы, что составляет около 1000 миль. Кроме того, благодаря своим работам, произведенным как в 1911—1914 гг., так и в 1929—1931 гг., Моусон доказал, что береговая линия антарктического материка от крайней восточной оконечности Земли Георга V до Земли Эндерби тянется непрерывно на расстоянии свыше 2500 миль.

Заслуги Моусона в истории исследования Антарктики громадны. Он справедливо считается самым удачливым антарктическим исследователем последнего периода. Им самим открыты: море Дюмон-Дюрвиля, Земля Георга V, Земля Банзаре, Земля Мак-Робертсона и Земля принцессы Елизаветы. Он был первым исследователем, зимовавшим на Земле Адели, нанесшим ее на карту и изучившим ее. Он открыл вторично Землю Кемпа и Эндерби. Его заместитель, капитан Джон Кинг Дэвис, открыл Землю Уилкса, море Дэвиса, барьер Шеклтона и Землю королевы Мэри, исследованную вторым помощником Моусона — Франком Уайлдом.

Норвежские экспедиции на „Норвегии“ были вызваны к жизни стараниями Ларса Кристенсена, имя которого уже не раз упоминалось. Еще в 1929—1921 гг. он заинтересовался вопросом об исследовании обширной области между Южными Шетландскими островами и Землей Эндерби с целью поисков новых районов для китобойного промысла. Ко времени возвращения в Норвегию в январе 1927 года „Одда I“ из его плавания в Западной Антарктике, Кристенсен составил план новой экспедиции и приобрел для нее зверобойное судно „Весле-пер“, переименованное потом в „Норвегию“. Экспедиция должна была посетить малоисследованную область между Землею Греэма и Землею Эндерби в поисках синих и сельдяных китов, морских котиков и тюленей и попытаться произвести высадку на острове Бувэ, на присоединение которого к норвежским владениям Кристенсен получил соответствующие полномочия от правительства.

К задачам экспедиции проявил большой интерес Фритьоф Нансен. По его настоянию были взяты необходимые инструменты для глубоководных измерений и для сбора биологических материалов. Океанографическими, зоологическими и другими наблюдениями должны были заниматься двое молодых ученых, вошедших в состав экспедиции. 26 сентября 1927 года „Норвегия“

под командой капитана Хорнтведта вышла в свое далекое плавание, имея задание прежде всего пройти к острову Бувэ и присоединить его к норвежским владениям. Этот остров находится на расстоянии 2670 км от мыса Доброй Надежды.

Идя к своей цели то на парусах, то под парами, „Норвегия“ 1 декабря в ясную, солнечную, тихую погоду подошла к берегам „неуловимого“ острова Бувэ. Здесь была произведена высадка, поставлен на берегу домик с запасом провианта, горючего и разного снаряжения и совершен торжественный акт оккупации острова Норвегией с подъемом флага и подписанием соответствующего документа. Астрономические наблюдения показали, что центр острова Бувэ находится на 54° 26′ ю. ш. и 3° 24′ в. д.

Проведя в области около острова Бувэ ровно месяц в поисках китов, в изучении состояния китового стада и в занятиях зверобойным промыслом, „Норвегия“ направилась затем на юг, рассчитывая найти там открытое море, в роде моря Ведделя. Однако уже через неделю экспедиция оказалась среди очень крупного сплоченного льда и вынуждена была направиться к Южной Георгии, к берегам которой и прибыла 22 января с грузом ценных котиковых шкур, доставив Кристенсену сведения о вполне благоприятных видах на промысел кита в водах острова Бувэ.

Пока „Норвегия“ плавала в водах южнее острова Бувэ, Кристенсен уже разработал план новой экспедиции для дальнейшего исследования приблизительно тех же областей в летний сезон 1928—1929 гг. На этот раз экспедиция должна была установить возможность постройки на острове Бувэ радио-метеорологической станции и в случае, если бы это оказалось осуществимым, построить ее. Затем присоединить к норвежским владениям остров Петра I и проверить существование некоторых мелких островов в той же области. Конечно, все это были большие и интересные задачи, но Кристенсен интересовался не только наукой и политикой: главнейшей задачей экспедиции были попрежнему поиски китов, изучение состояния китового стада, а также — в связи с этим — наблюдение надо льдами, изучение течений, температуры воды и воздуха, жизнь планктона (микроскопических морских животных и растений поверхностных слоев воды) и мелких животных, служащих пищей для китов. Одновременно с наблюдениями, производимыми на „Норвегии“, капитаны всех промысловых судов, принадлежавших Кристенсену, должны были вести также наблюдения в области к югу и к востоку от острова Бувэ и изучать и собирать все, что может представить „какой бы то ни было коммерческий или научный интерес“. Одним словом, наука была призвана обслуживать интересы норвежской крупной промышленности.

Мысль о постройке на острове Бувэ радио-метеорологической станции возникла у Кристенсена не случайно и опять-таки была продиктована не исключительно интересами международной науки. Еще в 1918 году шотландский метеоролог Моссмен, участник экспедиции Брюса на „Скотии“, указывал на необходимость скорейшего устройства постоянной радио-метеорологической станции на острове Бувэ иждивением Великобритании и правительств Южной Африки, Австралии и Новой Зеландии.

Моссмен писал, что огромная область вод, окружающих южный континент, являющаяся „резервуаром для динамической силы ветров, регулятором в великой метеорологической мировой машине“ (слова известного американского геофизика Мори, сказанные им в 50-х годах прошлого столетия)—до сих пор еще не изучена подробно, но к изучению ее давно уже следовало бы приступить. Однако поднятый Моссменом вопрос не встретил нигде поддержки и заглох. Между тем метеорологические данные, поступающие из антарктических или субантарктических областей, имеют огромное значение для стран Южной Америки, Южной Африки, Австралии и Новой Зеландии. Еще ценнее такие сведения для норвежского китобойного промысла. Учтя все это, Кристенсен немедленно сделал соответствующие выводы, не дожидаясь, когда проявят свою инициативу „бюро погод“ различных стран.

В результате „Норвегия“ в ноябре 1928 года вышла в плавание из Грютвикена (Южная Георгия), взяв с собой коротковолновую радиостанцию и два разборных домика для трех зимовщиков на острове Бувэ. Капитаном и начальником экспедиции был Ларсен, участник первого плавания „Норвегии“, которое принесло отличные плоды: не только сам Кристенсен, но и целый ряд других судовладельцев и акционерных обществ извлекли для себя огромную пользу из работ, произведенных „Норвегией“ у острова Бувэ в минувшем летнем сезоне. В эту область были спешно двинуты целые флотилии фабрик-салотопен с расчетом добыть там не менее 350 тысяч бочек жиру, стоимостью в 25 миллионов крон. Расчеты эти оказались не совсем правильными: норвежцы добыли за сезон китового жиру на 27 миллионов крон (около 10—12 миллионов рублей золотом).

В середине декабря „Норвегия“ достигла острова Бувэ и приступила к безуспешным поискам места, удобного для постройки станции. Домик, флагшток с флагом и все другие знаки, оставленные здесь экспедицией 1927—1928 гг., исчезли бесследно. Очевидно, в бурную погоду вся более низкая и плоская прибрежная полоса заливается водой. Во всех же высоких местах скалы с нависшими ледниками опускались в море вертикально. Было еще одно препятствие, мешавшее постройке на острове постоянной станции: полное отсутствие пресной воды.

Проведя пять дней около острова Бувэ, экспедиция отказалась от всякой попытки высадить здесь зимовщиков, а также двух белых и шесть голубых песцов, привезенных в Антарктику для будущего питомника на острове.

Потерпев неудачу у острова Бувэ, „Норвегия“ занялась изучением области океана у Южных Сандвичевых и Южных Оркнейских островов, а затем прошла к острову Петра I, где 2 февраля 1929 года была произведена высадка с поднятием норвежского флага. Остров был объявлен владением Норвегии и на берегу его оставлен домик-склад с провиантом и различным снаряжением. Астрономические наблюдения показали, что остров Петра I лежит прямо на линии, идущей от истинного юга к северу, и центр его находится на 68° 50′ ю. ш. и 90° 35′ з. д. Он почти весь покрыт снегом и льдом, и только у самого берегового

среза тянется узкая черная полоса, над которой возвышается огромная ледяная стена. Постройка постоянной станции является и здесь делом совершенно неосуществимым. Проведя около острова несколько дней, экспедиция 8 февраля возобновила свое плавание на запад, достигнув в этой области 71° 11′ ю. ш. на 110° 43′ з. д., т.-е. побив рекорд, установленный для вод к западу от острова Петра I Куком свыше 150 лет тому назад.

В дальнейшем „Норвегия“ занялась поисками острова Доути, позиция которого показывалась разными мореплавателями на 110—120° з. д. и 59° 20′—59° 30′ ю. ш. Однако никаких признаков острова в указанных областях найдено не было, и в начале марта „Норвегия“ повернула обратно на восток, проложив курс на Южные Шетландские острова. За время своего плавания в антарктических водах экспедиция установила, что киты в обследованной ею области водятся в количествах, недостаточных для занятия здесь промыслом. Вследствие этого остров Петра I не может иметь того значения, которое от него ждали, т.-е. не может быть центром для китобойного промысла в так называемом море Руала Амундсена. Присоединив к своим владениям, по желанию Ларса Кристенсена, остров Петра I, Норвегия, кроме хлопот, не приобрела ничего.

В результате двух экспедиций „Норвегии“, снаряженных частным лицом, была обследована область Южного Ледовитого океана от 12° в. д. до 141° з. д. и проведена там значительная научная работа. Но на этом Ларс Кристенсен не остановился. „Норвегия“ была снова отправлена в Антарктику с заданием совершить в высоких южных широтах кругосветное плавание и произвести поиски новых земель в области между Землей Коутса и Землей Кемпа. Экспедиция должна была покинуть Южную Георгию в начале лета 1929—1930 гг., отправиться на восток к Земле Эндерби и затем пройти вокруг всего антарктического материка мимо острова Петра I обратно к Южной Георгии. Во время плавания должна была производиться воздушная разведка в поисках китов, для чего на „Норвегию“ было погружено два самолета. Начальником экспедиции был приглашен известный полярный летчик Рисер-Ларсен, участник двух арктических экспедиций Руала Амундсена. Заместителем его бы назначен второй летчик, капитан Лютцов-Холм, принимавший участие в работах по спасению итальянцев, участников полетов „Италии“.

Позднее план работ экспедиции был изменен. „Норвегия“ должна была прежде всего обследовать, являются ли Земли Эндерби и Кемпа островами или частями материка, затем итти на запад вдоль кромки льдов к Земле Коутса, стараясь пройти как можно дальше к югу в области между 60° в. д. и 15° з. д., где еще не работала ни одна экспедиция. Если бы здесь удалось произвести высадку, то данную территорию надлежало присоединить к Норвегии. Если же состояние льдов не позволило бы произвести обследование указанной области, то „Норвегия“ должна была вернуться к прежнему плану и совершить кругосветное плавание в антарктических водах, стараясь пройти как можно южнее в области от 40° в. д. до 85° в. д. Но прежде всего экспедиции полагалось пройти к острову Бувэ, оставить

там несколько хижин-убежищ для потерпевших кораблекрушение, а также склады провианта и угля и сфотографировать остров с воздуха. В случае же кругосветного плавания нужно было произвести и аэрофотосъемку с острова Петра I.

План Кристенсена возбудил тревогу в кругах английских промышленников, которые заявили, что норвежцы могут работать только в тех областях, которые не являются британскими. Все же прочие области, в том числе и спорные, должны быть закрыты для всех судов, не имеющих особых разрешений от правительств британских доминионов. Норвежская печать указывала в ответ на это, что Норвегия гораздо больше заинтересована в Антарктике, чем какое-либо другое государство мира. В антарктических водах ежегодно работает около 10—12 тысяч норвежцев, тогда как все прочие национальности представлены там всего лишь несколькими сотнями людей. Кроме того, в Антарктике хватит места для всех, а исследовательская работа вообще должна вестись при полном взаимном понимании и свободной конкуренции всех государств. Но, конечно, Англию встревожила не „исследовательская работа“ норвежских промышленников!

Покинув Южную Георгию в конце антарктической весны, „Норвегия“ прошла к острову Бувэ и оставила там два домика-убежища. Остров был нанесен на карту и сфотографирован.

Оттуда экспедиция направилась на юг до встречи со льдами, вдоль кромки которых и пошла на восток. 7 декабря 1929 года Рисер-Ларсен совершил полет на 64° 21′ ю. ш. и 53° 14′ в. д. в области Земли Эндерби и видел ее, правда, с далекого расстояния. Через две недели был совершен новый полет приблизительно в той же области, причем самолет садился на воду у самого берега Земли Эндерби около небольших островков, на одном из которых был поднят норвежский флаг на 66°35′ ю. ш. и 50°40′ в. д. Но Земля Эндерби оставалась норвежским владением неделю. Уже 10 января 1930 года Рисер-Ларсен получил из Норвегии телеграмму о том, что Великобритания предъявила свои права на Землю Эндерби и Землю Коутса. Поэтому Рисер-Ларсену предлагалось присоединять к норвежским владениям только новые земли между 45° в. д. и 15° з. д. Таким образом устанавливался интересный прецедент: достаточно только увидеть новую землю, хотя бы с аэроплана, чтобы присоединить ее к владениям данного государства. Не требуется ни высадок на ней, ни торжественных церемоний с поднятием флага.

14 января на 66° 28′ ю. ш. и 47° 7′ в. д. произошла уже описанная встреча „Норвегии“ с „Дисковери“. На следующий день Рисер-Ларсен совершил длительный полет примерно на 49°30′ в. д. к западу от обследованной раньше области и открыл к юго-западу от Земли Эндерби новую землю, названную им Землей королевы Мод. Еще один полет дал возможность проследить вновь открытую землю до 43° в. д.

В течение четырех недель экспедиция занималась различными океанографическими работами в этой области, а затем направилась к морю Ведделя. 18 и 20 февраля были совершены полеты к югу, юго-востоку и востоку от „Норвегии“, остановившейся в широком заливе, во время которых в этих направ-

лениях была замечена новая земля на восток от Земли Коутса. Рисер-Ларсен назвал ее Землей принцессы Мэрты. 23 февраля „Норвегия" покинула место своей стоянки и, с трудом пробившись через пояс сплошных льдов, направилась на север.

На следующее лето 1930—1931 гг. „Норвегия", руководимая известным норвежским полярником Гуннаром Исаксеном, участником Второго плавания „Фрама", совершила кругосветное плавание в Антарктике, выйдя из Капштадта 4 октября 1930 года. Запасы угля возобновлялись в море с китобойных судов. 16 и 18 февраля 1931 года участвовавший в экспедиции Рисер-Ларсен обследовал на самолете Землю королевы Мод дальше на 200 миль к западу, открыв между 24° 15′ в. д. на 70° 30′ ю. ш. и 37° 30′ в. д. на 68° 40′ ю. ш. новую землю, названную Землей принцессы Рагнхильд.

ВТОРАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ Р. БЭРДА ТРАНСАНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ЭЛСВОРТА

Свою замечательную экспедицию 1928—1930 гг. Бэрд считал лишь подготовительной ко второй, более углубленной экспедиции, предпринятой им в 1933—1935 гг. На этот раз в программу работ уже не входил полет к южному полюсу: после двух санных экспедиций туда (Амундсена и Скотта) и смелого полета Бэрда и его трех спутников в ноябре 1929 года эта цель больше не привлекает к себе внимания исследователей. Бэрд поставил себе задачей проведение научно-исследовательской работы по самой широкой программе, охватившей различные отрасли науки. Обеспечение экспедиции денежными средствами было делом весьма трудным,— период „просперити" остался позади, мировой экономический кризис не пощадил и США,— и Бэрд прошел через все неприятности и унижения, которыми так богат путь буржуазного исследователя. Все же ему удалось раздобыть необходимые средства и к осени 1933 года закончить снаряжение экспедиции.

В плавание, начавшееся 22 октября, пошли два судна: „Джекоб Рупперт" и „Бэр-оф-Окленд"— арктический ветеран, еще принимавший участие в спасении экспедиции Грили. Участников экспедиции было сто, в том числе 56 человек зимовочной партии, в составе которой было 12 научных сотрудников, шесть пилотов, три фотографа, пять радистов и семь механиков тракторной команды. Все продовольствие и снаряжение были лучшего качества, как и научные инструменты, которыми была обильно снабжена экспедиция. В качестве транспортных средств Бэрд взял с собой 4 аэроплана, 6 тракторов и 150 собак. Пятый аэроплан — большой Форд „Флойд Беннет", на котором Бэрд летал на южный полюс, оставался в Маленькой Америке. По прибытии туда экспедиции самолет был выкопан из-под снега и приведен в полный порядок.

По пути к своей базе в Китовой бухте Бэрд предпринял обследование области Южного океана между 170-м и 120-м западными меридианами, куда еще ни разу не проникала ни одна экспедиция. „Джекоб Рупперт" вошел здесь как можно дальше во льды, и затем Бэрд совершил три разведочных полета над

неисследованными пространствами, проникнув при первом полете до 70° ю. ш., т. е. пройдя на юг на 550 км дальше наиболее счастливого из своих предшественников. До берегов Земли Мэри Бэрд оставалось всего около 500 км. При втором полете, когда „Джекоб Рупперт" находился на 70° 05′ ю. ш., Бэрд достиг 72° 30′ ю. ш. и 116° 35′ з. д., причем на обратном пути летел в тумане бреющим полетом над вершинами ледяных гор. При третьем полете вдоль 152-го меридиана была достигнута южная широта 71°45′. На этом воздушная разведка закончилась, и „Джекоб Рупперт" направился в Китовую бухту, куда и прибыл в середине января 1934 года. Через несколько дней, когда была закончена разгрузка судов и все 500 тонн провианта и снаряжения доставлены в Маленькую Америку, Бэрд предпринял плавание на „Бэр-оф-Окленд" на северо-восток до 73° 05′ ю. ш. и 149°30′ з. д. и оттуда на запад до 159-го западного меридиана. В результате полетов и плавания было установлено с известной достоверностью, что в этой области океана нет никаких островов.

Следующей задачей экспедиции было скорейшее устройство зимовочной станции. Уцелевшие в Малой Америке старые постройки были восстановлены и было построено несколько новых. Вырос целый полярный городок с электрической станцией, мастерскими, молочной фермой, столовой, жилыми помещениями, лабораториями и т. д. В течение трех недель круглые сутки между Маленькой Америкой и местом стоянки судов сновали собачьи упряжки, бегали тракторы и летали самолеты, чтобы перебросить в кратчайший срок все грузы.

22 марта Бэрд вылетел на самолете на самую южную в мире метеорологическую станцию, устроенную на ледяном барьере Росса в 200 км от Маленькой Америки, и провел там в полном одиночестве четыре с половиной месяца, занимаясь научными наблюдениями. Все это время радиосвязь с базой не прерывалась: Бэрд слушал по телефону новости, передаваемые ему не только из Маленькой Америки, но и из Нью-Йорка, а сам сносился со своими подчиненными по телеграфу.

Во время своей одинокой зимовки на „Передовой метеорологической базе Боллинг", как называлась эта станция, Бэрд едва не погиб, отравившись газом от керосиновой печки. Однако он ничего не сообщил об этом своим товарищам в Маленькой Америке, не желая подвергать их риску спешить ему на помощь в полярную ночь, и продолжал заниматься обычной работой, едва передвигая ноги. Иногда он так ослабевал, что не мог вертеть рукоятку ручного генератора, чтобы привести в действие радиоаппарат. Зная аккуратность Бэрда, его заместитель понял, что на станции не все обстоит благополучно, и решил сменить Бэрда. В конце июля и начале августа были предприняты три попытки дойти до базы Боллинг, но все они окончились неудачей. Полярная ночь еще не кончилась, да и условия погоды были очень неблагоприятны для похода. Только 12 августа спасательная партия в составе трех человек достигла на тракторе (вернее автосанях) базы Боллинг после трехдневной отчаянной борьбы с ночной темнотой, снегом и льдами барьера Росса.

Помощь подоспела во-время. Бэрд до того ослабел, что не мог готовить себе как следует пищу и питался только консер-



Р. Амундсен, Р. Бэрд и Л. Элсворт

вированным молоком, мукой, томатами, ботвой репы и лимонным порошком. Боясь нового отравления, он почти не прибегал к отоплению и большую часть суток проводил лежа в спальном мешке. Однако на все запросы Маленькой Америки Бэрд упорно отвечал, что у него на станции все „о-кэй“ (т.-е. благополучно). Общее состояние его здоровья оказалось настолько плохим, что спасательной партии пришлось прожить на базе Боллинг до октября. Только тогда Бэрд был доставлен в Маленькую Америку.

С наступлением антарктического лета были предприняты санные походы в области Земли Мэри Бэрд, горной цепи Королевы Мод и гор Эдселя Форда для выяснения разных геологических и географических вопросов. Все санные партии были снабжены радиоустановками и ежедневно сообщали главной базе о произведенной работе и передавали метеорологическую сводку. В середине ноября Бэрд приступил к исследовательским полетам, которые преследовали, главным образом, следующие цели: решение вопроса о существовании так называемого трансконтинентального пролива, разделяющего антарктический материк на две части; определение пределов Земли Мэри Бэрд и выяснение связи гор, находящихся на этой земле, со складчатой горной цепью, идущей поперек материка до Земли Греэма.

15 ноября 1934 года Бэрд вылетел в свой первый длительный полет над Землею Мэри Бэрд, общим протяжением около 780 миль. Достигнув примерно 82-й параллели, летчики повернули на север к горам Эдселя Форда и пролетели над ними на высоте 3300 метров. Во время этого полета Бэрд, пролетая над областью гор Рокфеллера, обнаружил остатки аэроплана Фоккер, погибшего здесь в 1929 году.

Произведя в течение ноября еще несколько полетов на восток от Маленькой Америки, Бэрд пришел к выводу, что все же трансконтинентального пролива не существует, хотя результаты наблюдений, полученных во время первого полета, казалось, свидетельствовали о противном. Земля Мэри Бэрд непрерывно тянется от Тихого океана до гор Королевы Мод и сливается с антарктическим плато. Восточная граница ледяного барьера Росса проходит по береговой линии Земли Мэри Бэрд. Этим доказывается — на данном этапе исследования — структурное единство антарктического материка,— быть может, это мнение впоследствии будет опровергнуто какими-нибудь открытиями в области между землями, открытыми Рисер-Ларсеном на восток от Земли Коутса и на запад от Земли Эндерби.

Тракторные и санные партии тоже обследовали значительные области и собрали ценные геологические и биологические коллекции. К юго-западу от гор Эдселя Форда было открыто обширное плато, а на основании работ геологической партии установлена связь гор Земли Мэри Бэрд с горной цепью Андийской гряды, соединяющей Новую Зеландию с Антарктикой. В разных местах найдены рудные месторождения и каменный уголь.

Благодаря оборудованию экспедиции Бэрда новейшими научными инструментами, сотрудникам ее удалось провести ряд интереснейших наблюдений и использовать наиболее совершенные методы научно-исследовательской работы. В особенности

интересны результаты определения мощности антарктического ледяного покрова методами сейсмического звукового способа. Во многих местах сейсмограф обнаружил существование твердой земли там, где ученые предполагали встретить воду, и наоборот. Целый ряд научных наблюдений производился в Антарктике впервые.

Прекрасно были использованы самолеты и тракторы, последние оказались заслуживающими всяческого внимания: они весьма пригодились при спасении Бэрда и выполняли ответственную транспортную работу как при устройстве основной базы, так и при заброске грузов на вспомогательные склады. За время экспедиции тракторами было покрыто 12 000 миль. Однако применение тракторов в полярных странах ни в каком случае не исключает пользования собачьим транспортом, который попрежнему остается единственным и незаменимым средством передвижения в любой местности, где в состоянии передвигаться человек.

10 мая 1935 года экспедиция Бэрда вернулась на родину после 19-месячного отсутствия. При возвращении домой, Бэрда, кроме всех оказанных ему почестей, еще ожидал сюрприз: непокрытый долг по экспедиции в сумме 100 тысяч рублей золотом! Бэрду пришлось в течение целого года выступать с докладами и лекциями, чтобы разделаться, наконец, со всеми долгами.

Почти одновременно со второй экспедицией Бэрда была предпринята еще одна антарктическая воздушная экспедиция, снаряженная американским миллионером Линкольном Элсвортом, известным своим участием в арктических полетах Амундсена. Элсворт намеревался организовать свою базу в Китовой бухте, совершить полет через антарктический материк от моря Росса до моря Ведделя и обратно без посадки. Приобретенное Элсвортом норвежское зверобойное судно „Фанефьорд", названное теперь „Уайет Эрп", вышло в плавание в августе 1933 года с составом экспедиции в 15 человек, в числе которых были Губерт Уилкинс и пилот Бэрда — Бернт Балкен. Эта экспедиция потерпела полнейшую неудачу: неожиданно льды в Китовой бухте вскрылись, льдина, на которой стоял уже выгруженный самолет, треснула под ним, и самолет провалился в воду. С большим трудом удалось извлечь его, но аппарат был настолько поврежден, что лететь на нем было уже невозможно. Элсворт вынужден был вернуться в Америку, не успев ничего сделать.

Неудача не удержала его от повторения попытки на следующий год, но только на этот раз маршрут был изменен. Основываясь на том, что октябрь и ноябрь наиболее благоприятны для полетов в Антарктике, а между тем опыт прежних плаваний показал, что пройти в Китовую бухту до начала января нечего и думать, Элсворт решил начать свой полет от острова Десепшен в группе Южных Шетландских островов и затем, пролетев вдоль неисследованного западного берега моря Ведделя, направиться к Китовой бухте, где и совершить посадку. После отлета Элсворта „Уайет Эрп" должен был пройти от острова Десепшен в Китовую бухту и взять там лётную партию.

Этот план являлся повторением плана Уилкинса, но полет предполагалось совершить без промежуточных баз на очень большом расстоянии. От острова Десепшен до Китовой бухты

2200 миль по прямой линии и 2800 миль по намеченной трассе. По плану 1933—1934 гг. расстояние равнялось 2900 милям, т. е. было еще больше. Конечно, замысел значительно упростился бы, будь у Элсворта хоть малейшая возможность устроить свою базу в глубине моря Ведделя, где экспедиция Фильхнера открыла в 1912 году берег Леопольда; тогда расстояние до Китовой бухты сократилось бы почти наполовину.

17 сентября 1934 года „Уайет Эрп" вышел из Дунедина с участниками экспедиции Элсворта, в числе которых были те же Бернт Балкен и Губерт Уилкинс, и через четыре недели прибыл на остров Десепшен. Здесь при сборке и пробе единственного самолета, взятого экспедицией (то был тот же самый моноплан „Полярная Звезда", поврежденный льдами в 1933 году и заново отремонтированный в Америке), был согнут шток поршня. Запасной части в инвентаре экспедиции не оказалось, и Элсворт послал свое судно в Чили за новым штоком. Через 16 дней „Уайет Эрп" привез нужную часть, и самолет был приведен в полный порядок. Аэроплан мог подниматься как с обыкновенной поверхности, так и со снега и с воды. Для этого были привезены и колеса, и лыжи, и поплавки. Но трансантарктический полет можно было предпринять только на лыжах. Между тем ни на самом острове, ни около него не было подходящих мест для старта. Пришлось погрузить собранный самолет на судно и итти на юг в поисках удобной ледяной или снежной поверхности. Такая поверхность была найдена на острове Сноу Хилл, где когда-то зимовала шведская экспедиция О. Норденшельда.

Условия погоды долго не давали возможности приступить к решению основной задачи экспедиции. За шестьдесят дней выдалось всего шесть часов ясной и тихой погоды! Из-за всех этих задержек пробный полет был совершен только 19 декабря. 3 января почти полное затишье и безоблачное небо, казалось, сулили экспедиции успех. Элсворт и Балкен поднялись на воздух, но уже через 2 часа 20 минут вернулись: снежные шквалы помешали им лететь. Новых благоприятных случаев для совершения полета так больше и не представилось, и 21 января 1935 года экспедиция Элсворта покинула антарктические воды. 2 февраля „Уайет Эрп" прибыл в уругвайский порт Монтевидео, где экспедиция была распущена.

Однако две неудачных попытки не обескуражили Элсворта. В мае 1935 года он приступил к организации своей третьей антарктической экспедиции. Вместо Балкена был приглашен канадский летчик Холлик-Кеньон. Базой экспедиции был выбран остров Дэнди, находящийся в 90 милях к северу от острова Сноу Хилл. Маршрут трансантарктического полета оставался прежним, так как Элсворт ставил перед собой две задачи: установить, является ли Антарктика единым материком или же двумя большими островами, и проследить, не составляют ли горы Земли Греэма, являющиеся по всей вероятности продолжением южноамериканской горной цепи Анд, одного из звеньев горной системы земель, расположенных у моря Росса.

Третья попытка Элсворта увенчалась успехом, хотя и неполным. 23 ноября 1935 года Элсворт и Холлик-Кеньон поки-

нули свою базу на самолете „Полярная Звезда", но лишь через 22 дня (а не через 20 часов, как рассчитывал Элсворт) летчики оказались вблизи Китовой бухты, не долетев до нее 30—40 км. Не раз им приходилось совершать вынужденные посадки, к счастью, без серьезных аварий. Добравшись, наконец, до опустевшей Маленькой Америки, летчики обосновались там, в ожидании своего корабля, который должен был притти за ними только в конце декабря — в начале января.

В средине января 1936 года Элсворт и Кеньон были разысканы спасательной партией и доставлены на „Уайет Эрп". По словам спасенных, полет их был, мягко выражаясь, необычайно тяжелым и потребовал от них напряжении всех телесных и душевных сил. С изумительным упорством из года в год стремился Элсворт к достижению своей цели и, наконец, достиг ее. На этом, вероятно, закончится полярная карьера человека, могущего похвалиться тем, что он единственный в мире, кто пересек как северную, так и южную полярные области от края до края. С трансантарктическим перелетом Элсворта закончилась эра великих полярных полетов первого периода исследования полярных стран с воздуха.

ВТОРАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ РИСЕР-ЛАРСЕНА ПЛАВАНИЯ „ДИСКОВЕРИ II".— ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Капитан Рисер-Ларсен, открывший новые земли в области, лежащей на стыке между восточной и западной Антарктикой, в 1932—1933 гг., снова отправился в антарктические воды для подробного исследования берега между Землей Эндерби и Землей Коутса, т.-е. области между 50° в. д. и 30° з. д. Экспедиция в составе трех человек отправилась в Антарктику на норвежском промысловом судне „Турсхавн". В феврале 1933 года „Турсхавн" достиг Земли Эндерби, но высадить партию на берег ему не удалось. „Турсхавн" не мог больше оставаться в этой области, и потому Рисер-Ларсен и его спутники перешли на другое китобойное судно, а затем, после ухода и его,— на третье. Лишь в начале марта партия высадилась на прибрежные льды в 30 милях к востоку от Земли принцессы Рагнхильд. При обследовании ближайших окрестностей было установлено, что льды здесь многолетние, и небольшая бухта, где выгрузилась экспедиция, повидимому, в течение нескольких последних лет не претерпевала никаких изменений.

Оставив на льду трех исследователей, сто ящиков провианта и снаряжения и 50 собак, китобойные суда ушли. Время было уж очень позднее, навигационный сезон кончался, и, вероятно, Рисер-Ларсен предполагал оставаться зимовать на береговом ледяном припае. Поэтому, надо думать, высадка преследовала решение более узких задач. 6 марта при перевозке грузов в более безопасное место участники экспедиции неожиданно для себя обнаружили, что льды кругом ломаются и приходят в движение. Через несколько времени люди, собаки и экспедиционное снаряжение плавали по морю на шести различных льдинах. Вскоре стал ломаться и быстро отходить в море и материковый лед. С помощью алюминиевой лодки удалось спасти шесть собак

и несколько ящиков. 8 марта Рисер-Ларсен начал взывать о помощи, посылая в эфир сигнал бедствия по радио, сохранившемуся каким-то чудом. Положение экспедиции быстро ухудшалось. Через короткий срок были потеряны все собаки; у участников экспедиции остались лишь палатка да немного провианта. Льдину, на которой нашли себе ненадежный приют Рисер-Ларсен и его два спутника, носило по морю по прихоти волн и ветра; она становилась все меньше и меньше и, наконец, разломалась на куски. Рисер-Ларсен и его товарищи успели перебраться на большую ледяную гору, откуда не переставали посылать сигналы бедствия. Лишь 11 марта китобойное судно „Глоб“ услышало эти сигналы и спасло норвежцев. Оставшись без всякого снаряжения, провианта и собак, экспедиция лишена была всякой возможности продолжать свою работу и вынуждена была вернуться в Норвегию.

Мы подходим к концу. Количество антарктических экспедиций с каждым годом все увеличивается, а в нашу задачу не входит одно лишь их перечисление, без указания тех причин, которые вызывают их к жизни. Между тем о многих экспедициях последнего времени еще нет никаких достоверных сведений, кроме газетных или журнальных сообщений. Кроме того, книга, посвященная истории полярного исследования, не может останавливаться на событиях, происшедших вчера или еще происходящих сегодня. Вот почему мы ограничили свою задачу описанием главнейших событий, происшедших в Антарктике до 1 января 1936 года. Как известно, все антарктические экспедиции прибывают на поле своей деятельности поздней антарктической весной или в начале антарктического лета, т.-е. в конце нашего года. Стало быть, о работе экспедиций, вышедших в плавание из европейских, американских, африканских, австралийских или новозеландских портов в конце 1935 года мы не можем иметь никаких сведений — кроме телеграфных — до следующего года, уже выходящего за пределы нашей работы. Обо всем же главнейшем, что сделано в Антарктике до 1935 года, нами упомянуто почти с исчерпывающей полнотой. Остается, пожалуй, только сказать несколько слов о работе исследовательского судна „Дисковери II“, которое регулярно с 1929 года занимается очень большой и очень важной научной работой в антарктических водах. Программа его деятельности весьма широка и разнообразна, но мы не ошибемся, назвав океанографическое исследование антарктических морей, как и изучение китов и других морских животных, главнейшими задачами, возлагаемыми на „Дисковери II“.

В 1931 году „Дисковери II“, после 18-месячного плавания в Антарктике, главным образом к югу от Фалклендских островов, вернулся в Англию. В 1932 году „Дисковери II“ обследовал море Ведделя, а на следующий год совершил плавание вокруг всего антарктического материка — шестой раз в истории полярного исследования. Такие же плавания были совершены до „Дисковери II“ в 1775 году Куком, в 1820—1821 гг.— русской экспедицией Беллингсгаузена, в 1830—1832 гг.—Джоном Биско, в 1910—1912 гг. — амундсеновским „Фрамом“ и в 1930—1931 гг.— Исаксеном на „Норвегии“.

Кроме океанографических работ, на „Дисковери II“ ведутся гидрологические, метеорологические, биологические и другие наблюдения, а также топографическая съемка. Такими же работами, но по менее широкой программе, занимается второе исследовательское судно „Комитета Дисковери“—„Уильям Скорсби“.

Мы проследили все этапы постепенного проникновения человека в Антарктику от древнейших времен до наших дней. Мы незримо пересекали южный полярный круг вместе с Куком; плавали вместе с русскими моряками на „Востоке“ и „Мирном“; сопутствовали американским и английским китобоям; высаживались на ледяные берега Антарктики с Дюмон-Дюрвилем и Россом; зимовали с зимовщиками „Бельгики“ в дрейфующих льдах; коротали вместе с Боркгревинком долгие часы полярной ночи на антарктическом континенте; бродили вместе с Норденшельдом по берегам Земли Греэма; разделяли опасности и лишения вместе с норвежцами Амундсена и англичанами Скотта, Шеклтона и Моусона; присутствовали при гибели стольких доблестных, отважных людей; трижды побывали на южном полюсе; промчались вместе с Бэрдом над ледяными пустынями величественного антарктического горного плато; летали вместе с Уилкинсом и Элсвортом; все так же незримо присутствовали в лабораториях ученых на береговых станциях и на исследовательских судах.

И всякий раз мы старались пояснить по мере возможности, чем была вызвана та или иная экспедиция. Какие причины, какие силы посылали горсточки отважных людей на холод и голод, на лишения и страдания в далекой Антарктике? В истории антарктического исследования огромна роль отдельных промысловых судов и бесценна работа скромных, незаметных моряков, имена которых не сохраняются в памяти читателя и редко регистрируются в отчетах и описаниях. Одиннадцать тысяч моряков, работающих на судах китобойных флотилий,— это целая трудовая армия. Разные причины заставляют крупных предпринимателей интересоваться исследованием антарктических областей. Разные государства предъявляют свои права на антарктические области. Великобритания, Норвегия, Америка, Франция — все они формально вступили во владение теми или иными частями антарктического материка. Раздел Антарктики еще не кончен, как не кончено и ее исследование. А по вычислениям участников последних антарктических экспедиций еще не исследовано 90 процентов антарктических областей. Взглянув на карту, мы увидим, что более или менее известны только края — да и то не целиком! — того огромного ледяного диска, который тяжело лежит на южном полюсе, занимая пространство бо́льшее, чем Европа и Австралия, вместе взятые.

И, конечно, много работы по исследованию Антарктики предстоит еще впереди. Вместе с Бэрдом мы еще раз скажем, что до завоевания Антарктики еще очень и очень далеко, и для этого нужны еще сотни больших комплексных экспедиций. И нам кажется, что решением некоторых задач, общих для Арктики и Антарктики, рано или поздно займутся и советские ученые, моряки и летчики.

СОДЕРЖАНИЕ

От издательства
Предисловие

Часть первая

ИССЛЕДОВАНИЕ АРКТИКИ

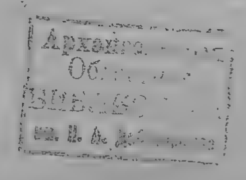
Ранняя история полярных путешествий . . . 3
Плавания норвежских викингов . . . 5
Сведения о первых русских мореходах . . . 9
Полярные путешествия в Средние века . . . 11
Поиски восточного пути в Индию . . . 14
Экспедиции конца XVI века. Баренц и первая полярная зимовка . . 26
Плавания Гудсона и его гибель . . . 38
Китобойный промысел и его значение для полярного исследования . . 43
Плавания у русских северных берегов в XVII веке . . . 44
Великая северная экспедиция Беринга . . . 53
Плавания русских мореходов в XVIII столетии . . . 59
Американские и европейские экспедиции конца XVIII столетия . . . 63
Русские экспедиции XIX века в восточные воды . . . 66
Исследование Новосибирских островов . . . 74
Исследование Новой Земли . . . 80
Открытие Земли Франца-Иосифа и дальнейшее исследование ее . . . 89
Полярная экспедиция Г. Я. Седова (1912—1914 гг.) . . . 104
Дрейф во льдах „Св. Анны“ и ледовый поход Альбанова . . . 111
Поиски экспедиций Седова, Брусилова и Русанова . . . 120
Плавание Норденшельда на „Веге“ и экспедиция де-Лонга . . . 124
Фритьоф Нансен . . . 131
Экспедиции первой половины XIX века и поиски Франклина . . . 145
Плавание Амундсена на судне „Йоа“ . . . 155
Экспедиции XIX и XX веков к северному полюсу и достижение его . . 157
Исследование Гренландии . . . 166
Экспедиции Кнуда Расмуссена—18 000 км по неисследованным областям арктической Америки . . . 177
Новейшие экспедиции в Гренландию . . . 183
Исследование арктической Америки от второй экспедиции „Фрама“ до наших дней . . . 193
Исследование Шпицбергена . . . 203
Карское море. Экспедиции I Международного полярного года. Плавания Вилькицкого и Амундсена северным морским путем . . . 215
По воздуху до 83° северной широты . . . 230
Полет „Орла“ и гибель экспедиции Андрэ . . . 231
Трансполярный перелет Амундсена в 1926 году . . . 234
Гибель „Италии“ и поход „Красина“ . . . 235
Полет цеппелина „LZ-127“ и плавание „Наутилуса“ . . . 248

Начало советского исследования Арктики. Карские операции. Экспедиции на Новую Землю 251
Правительственные экспедиции 1929 и 1930 гг. на „Седове" 265
Две зимовки Г. А. Ушакова и Н. Н. Урванцева на Северной Земле . . 270
Поход „Сибирякова" 1932 г. и учреждение Главного Управления Северного морского пути 277
Героическая эпопея „Челюскина" 283
Поход „Литке" 1934 года 296
Наступление на советскую Арктику по всему фронту 300
Плавание „Садко" в 1935 году и морские экспедиции последних лет . . 308
Ленские операции 317
Колымские операции 319
Промышленное освоение советского сектора Арктики 325
Советская полярная авиация и пути Севера 329
Полярная станция „Северный полюс" 342

Часть вторая

ИССЛЕДОВАНИЕ АНТАРКТИКИ

Введение 355
Древнейшие времена 357
Плавание Бувэ и Кергелена 361
Джемс Кук 363
Век китобоев и зверобоев 369
Русская антарктическая экспедиция XIX века 371
„Торговая фирма братьев Эндерби" 375
Плавания Дюмон-Дюрвиля и Уилкса 377
Открытия Джемса Росса 382
Период затишья 389
Промысловые экспедиции 90-х годов 393
Первая зимовка в Антарктике 395
Первая экспедиция Скотта 400
Плавание „Гаусса" и экспедиция О. Норденшельда 404
Эпоха великих экспедиций.—Шеклтон 409
Открытие южного полюса Амундсеном 420
Трагедия Скотта 432
Японские попытки и плавание „Дейчланд" 441
В стране пурги. Экспедиция Д. Моусона 444
Трансантарктическая экспедиция Эрнеста Шеклтона 451
Последние антарктические экспедиции перед новой эрой и плавания норвежцев 457
Исследование Антарктики с воздуха—экспедиции Уилкинса и Бэрда . . 461
Вторая экспедиция Д. Моусона на „Дисковери". Норвежские экспедиции на „Норвегии". Открытия Рисер-Ларсена 470
Вторая антарктическая экспедиция Бэрда. Трансантарктическая экспедиция Элсворта 477
Вторая экспедиция Рисер-Ларсена. Плавания „Дисковери II". Заключение . 483



Архангельское областное издательство просит читателей и библиотеки присылать свои отзывы об этой книге по адресу: Архангельск, ул. Урицкого, д. 5 Архоблгиз

Редактор *Д. С. Артамонов* Техред.-корр. *А. А. Веселовская*

Уполн. Архоблита № 1093 Авт. л. 38,4 Формат 46×64.
Огиз № 899 Печ. л. 31,0 Сдано в набор 29/VII 1937 г.
Инд. Эк-36 Бум. л. 31,0 Подп. к печати 9/XII 1937 г.
Тираж 5000 Зн. в б. л. 50976. Заказ № 2039.

Цена 7 р. 70 к., переплет 1 р. 30 к.

Вологда, тип. „Сев. Печатник". ОМП Вологодск. области, ул. К. Маркса, 70.

